4.4.43	Ursa	Minskakningar i Rotterdamkonvoj
5.4.43	Viking	-"- -"-
5.4.43	Vaalaren	+ Borta med man & allt i HX 231
9.4.43	Emily	Grundstött Gyldenlöes Flak
11.4.43	Abisko	+ Minsprängd Rotterdamfarten
12.4.43	Sirenes	Bombskadad i Königsberg
13.4.43	Korsö	Kollision ss Chios nära Borkum
15.4.43	Tom	Flygtorpederad i Rotterdamkonvoj
15.4.43	Normandia	Minskakning -"-
15.4.43	Ulven (ubåt)	+ Minsprängd nära Stora Pölsan
16.4.43	Draken (ubåt)	Beskjuten -"-
21.4.43	Pelle	Bombskadad i Stettin
21.4.43	Pollux	-"- -"-
21.4.43	Ludvig	-"- -"-
21.4.43	Mjölner	Flygattack på resa från Lübeck
21.4.43	Magna	Minskakningar i Rotterdamkonvoj
25.4.43	Sydland	Sjunkbombsskadad i HX-konvoj
29.4.43	Narvik	+ Flygtorpederad N. Vlieland, Holland
29.4.43	Nanking	+ Torpederad N 05° 11′ - W 12° 15′
30.4.43	Malmö (Tågfärja)	Minsprängd i Öresund
30.4.43	Gudrun	Minskadad i Rotterdamkonvoj
4.5.43	Kattegatt	Minskakning Cuxhaven -Emdenresa
4.5.43	Burgundia	-"- -"-
7.5.43	Sirvall	+ Minsprängd 1½′ W Stubbenkammer, Sassnitz
12.5.43	Luossa	Minskadad Möens klint
16.5.43	Osric	Bombskadad i Sunderland

17.5.43	Hispania	Flygattack i Rotterdamkonvoj
19.5.43	GG 370 Marina	+ Minsprängd NO Skagen
23.5.43	John	Elva minexplosioner i Rotterdamkonvoj
25.5.43	Titania	Minexplosion i trål NW Hirtshals
25.5.43	Haneström V	Minskadad 12′W. Warnemünde
27.5.43	Sicilia	+ Torpederad, S 24° 29′ - O. 35°20′
28.5.43	Gondul	+ Minsprängd vid Wismar fyrskepp
3.6.43	Dalhem	Minskakning N. Columbine
13.6.43	Frigg	Bombskadad i Bremen
13.6.43	Karin	-"- -"-
13.6.43	Eva	-"- -"-
13.6.43	Baltia	-"- -"-
13.6.43	Hispania	Flygattack i Rotterdamkonvoj
21.6.43	Venezia	+ Torpederad S. 25° 50′ - W 38° 30′
22.6.43	Arnold Bratt	Flygattack i Rotterdamkonvoj
22.6.43	Mona	-"- -"-
22.6.43	Masilia	-"- -"-
22.6.43	Graculus	-"- -"-
27.6.43	Baltia	Bombad/minskadad Rotterdamkonvoj
27.6.43	Skandia	Bombad i Rotterdamkonvoj

URSA 4.4.43

SKAKATS AV TRE MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ.

Journal

Tors 25.3.43 kl 11.30 avgått Gävle med malmlast till Rotterdam.
Mån 29.3 kl 13.55 lämnat lotsen vid Elbe III fyrskepp och fortsatt i konvoj under ledning av BO.
Tis 30.3 kl 09 ankrat för storm vid Borkum.
Lör 3.4 kl 15 lättat ankar och fortsatt i konvoj.
Sön 4.4 under 00-04-vakten ha tre magnetminor exploderat akter om de minsvepare som föregå komvojen, varvid fartyget utsattes för svåra skakningar och vibrationer.
Mån 5.4 08.40 förtöjt i Bojar i Waalhaven,Rotterdam.

Stockholm 14.7.43

H.J.Bengtsson
1e styrman

S.Tvede-Jensen
2e styrman

J.M.Jeppsson
Befh

Journal

Ons 30.6 kl 12.55 avgått Göteborg destinerad till Luleå
Tors 1.7 övermaskinisten rapporterat att propellerhylsan - Cederwalls patentbox - var otät så att inmatad smörjolja läckte ut.Då lots togs ombord vid Kalmar upptäcktes en skräckning i lågtrycks aktre vevslängs påkrympning på maskinaxeln.
Fre 2.7 Då maskin stoppats för ombordtagning av lots vid Landsort gjordes närmare undersökning av vevslängen s skräckning,och då risk ansågs föreligga att vevslängan kunde lossna under resan beslöts ankra upp fartyget på Dalarö redd för undersökning av en expert. Kl 15.50 ankrat på Dalarö redd. Verkmästare från Finnboda varv undersökt vevslängan och ansåg rep nödvändig.Lättat 19.40 och fortastt mot Stockholm
Lör 3.7 00.40 förtöjt vid kaj vid Finnboda varv. Reparation av vevslängan påbörjats. Något fel utåfrån ej kunnat upptäckas påpropellerhylsan
Sön 4.7 09.30 reparationen klar, Avgått. Kostnad 285:-
Ovan nämnda skador ha möjligen förorsakats av minexplosionerna 4.4.

ss Ursa 5.7.43
J.M.Jeppsson
Befh

Assurans

I nov 43 reparerade Ursa skador av okänt ursprung (järnarbeten) vid Hälsingborgs varv för 2220:-
SKN 7.1.44 ersatt rederiet med 1403:11

Historik

Lastångare på 1492 brton byggd 1923 vid Jarlsö Mek.Verksted i Tönsberg

URSA 4.4.43

av stål. L.73,8 B 12 Tillhörig red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg. 2450 dw. 600 ihkr. Back,brygga och poop med 4 master och 4 bommar, en för var lucka.Häckakter. Såld nov 43 till Red AB Rex i Stockholm och fick namnet Edö. I april 1954 såldes Edö för 500.000 till ett rederi i Hamburg och omdöptes till Victoria. (Se Edö 18.12.43)

Krigshaverier

Som Edö 18.12 43 lätt kollision med ubåt

HEMLIG

VAALAREN 5.4.43

BRÖT SIG UR HX 231 - SÄNKT MED MAN OCH ALLT -INGA ÖVERLEVANDE.

(OBS.Vaalaren saknas i KK(H) vol 31)

Sjöförklaring i Göteborg den 15.6.43 kl 14

Hållet på anmodan av KK.

Sakkunniga lotslöjtnanten M.H.Petrén & sjökapen Per Wästgerd
Advokat Tage Zetterlöf för SKN
Ombudsman Uno Hasselbald för rederiet
KK konsulent Bo Bergström

Brev till KK från red AB Transatlantic 30.4.43

Fartyget avgick från NY den 25.3 43 destinerat till Liverpool. Under normala förhållanden kan resan beräknas ha tagit mellan 13 och 18 dagar.Konvojen skringrades natten till den 5.4 till följd av ubåtsanfall. Från andra fartyg i konvojen har erfarits att Vaalaren och ett tankfartyg bröto sig ur konvojen under anfallet. Från tankfartyget uppfattades därefter SOS-signaler varemot ingenting hörts från Vaalaren. Göteborg 30.4.43
Red AB Transatlantic

Uno Hasselblad: Vaalaren var lagenligt bemannad och i sjövärdigt skick vid avgången från NY den 25.3. Furness Withy, 34 Whitehall Street,N.Y, på förfrågan upplyst i telegram: " 162 Cunard line meddelar innehar Board of Trades och assuradörernas certifikat utvisande behörig lastning stop lotsen uppger han vistades endast å bryggan ochallt därifrån synligt i sjövärdigt skick." - Rederiet inte kunnat erhålla några upplysningar angående lastens art och storlek. Då Vaalaren sista gången i slutet av nov 1939 lämnade svensk hamn fanns 4 livbåtar och 3 flottar ombord. Inte motor i någon av liv-. båtarna.Antalet flottar senare troligen utökats. Den i besättningslistan som uppasserska upptagna Brita Margareta Hermansson rätteligen varit passagerare ombord.Om så varit förhållandet även med telegrafisten Sixten Alex. Johansson kände ej rederiet till. Rederiets VD, dir Gunnar Carlsson vid nyligen avlagt besök i England varit i kontakt med amiralitetet men inte erhållit några andra upplysningar än att Vaalaren sannolikt förlist med man och allt. Inget bekant om fartygets djupgående vid avgången från NY.

Transatlantic till SKN, 5.5.43

Vaalaren

Härmed få vi meddela att rubr. fartyg enligt till oss inkomna uppgifter avgick från NY omkring 25 mars tillEngland och tillhörde em konvoj som den 5 april i Nordatlanten anfölls av ubåtar. Sedan dess har fartyget icke avhörts. Vi ha idag från våra ombud i London mottagit ett telegram avsänt den 4 ds och av följande lydelse: " Deeply regret inform you Vaalaren now officially missing." - Vi vore därför tacksamma få emotse ersättning för totalförlusten och teckna högaktningsfullt AB Transatlantic .G Carlsson

VAALAREN 5.4.43

J.Setterwall,UD. till Dir. N.Rogberg,SKN, 8.5.43

För förtrolig kännedom (Samma brev sänts till rederiet)

Beskickningen i London har med ett idag ingånget telegram inberättat att inga ytteřligare underrättelsaerrerhållits rörande Vaalarens öde. I betraktande härav har Amiralitetet förklarat att fartyget betraktas såsom förolyckat genom krigsåtgärd den 5 nästlidne april.

Crew list Egna kompletteringar.

+ Befh Ralph William Nordin, Kungsbacka, 6.4.89 Helsinki (10.1.41) gift
Befh på Anten 23.11.40

+ Ie styrman Gösta Öbo, Onsala, 20.1.07 Kungsbacka (9.10.42)
Sänkt på Tisnaren 18.5.42 /Hustrun bosatt i Birkenhead,202 Bebbington Road

+ 2e styrman Harald Ericsson, Luntantugatan 3,Gtbg,12.7.94 Härnösand
(9.11.42) Torpederad på Tolken 12.5.42 Hustru Sara,Gtbg

+ 3e styrman Aga William von Behr, N.Y, 17.6.88 Helsinki, (17.3.43)
Anhörig: mr Jarl Lindfors, 3232 Bay Vista,Alameda,California

+ Chief Ernst Sigfrid Jönsson, Brunnby, 9.6.87 Båstad,(26.5.39)Broder i Smedstorp, Nyhamnsläge

+ Ie maskinistAxel Birger Karlsson, Pontus Viknersgatan 3,Gtbg, 11.1.88 i Torsby (8.12 42) Hustru, 2 söner i Gtbg.

+ 2e maskinistNils Einar Nilsson, Djurgårdsgatan 21,Gtbg, 4.10.00 i Gtbg
(20.1.43) Syster i Gtbg.

+ 3e maskinist Agne Gerhard Petterson, Bergsgatan 2,Säffle, 27.3.13 i By
(9.11.42) Torpederad på Anten 23.11.40 Gift i Säffle

+ Elektriker Sven Oscar Johnsson, Sigtunagatan 8,Sthlm,23.4.98 i Sthlm
(20.3.42) Hustru i Sthlm

+ Telegrafist Birger Larsen, Brevik, Norge, 23.9.10 i Brevik (17.3.42)
Anhörig; fru Anna Larsen ,Brevik

+ Telegrafist Sixten Alexander Johansson, Skallsjö, Ävb, 11.12.93 Vänersborg
Skenmönstrad 23.3.43.Sjökapten ,f.d befh på ss Sydland
På väg till England & kurirflyget.Hustru:Maria,Floda Station.

+ Steward Åke Olof Cedermark, Selånger, 7.3.17 Sala (10.2.42) Hustru bosatt 113 Bedford St, Liverpool 7. (Ex Kungsholm,Gripsholm)

+ Ie kock Erhard Magnus Petterson, Borrby, Kristianstad, 19.6.16 Köpenhamn
(19.2.43) Anhörig: Herr E.Lindström ,13 Ingelstorp Glemmingebro.

+ 2e kock Bertil Sture Hjalmar Bengtsson, Vestergatan 14,Eslöv, 22.12.16
i V:a Sallerup, (19.2.43) Föräldrar i Eslöv

+ Salongsuppassare Fridolf Henry Falk, Masthugget,Gtbg, 23.1.03 Sthlm
(4.11.52) Miss B.Thornquist,34 W. 96 Street, NY.

+ Uppassare Georg Frederick Kelly,98 Rawson Rd, Seaforth,Liverpool 21
f.2.6.18 Isle of Man. (13.10.42) Moder i Liverpool

+ Uppassare Karl Ragnar Johnsson, Saltvik, Åland, 15.10.21 Saltvik
(19.3.43) Föräldrar i Saltvik, Åland

Forts sid 3

VAALAREN 5.4.43

Crew List forts

† Uppasserska Brita Margareta Hermansson, Munkgatan 7, Malmö, 10.2.17 Malmö
Skenmönstrad 23.3 43 för att komma till England på hemväg från journaliststudier i USA. Föräldrar i Malmö

† Båtsman Alf Jacob Engström, Nacka, 18.8.10 Mjölby (8.1.42) Hustrun Greta bosatt i NY, till sjöss på annan båt

† Matros Erik Bertil Ingerman, Kastellgatan 8, Gtbg, 19.9.05 Gtbg, gifti Gtbg. (12.2 43)

† Matros Gösta Sigfrid Sjölund, Döderhult, 15.9.07 (9.1.42) fru i Vänevik, Påskallavik

† Matros Folke Halvar Andersson, F.18.8.10 Vänersnäs (14.7.42) Moder i Skyttetorp, Lilliskog

† MatrosBengt Gustav Erland Andersson, 21.3.08 Malmö (14.7.42) Anhörig: fru Karin Agberg, Östergatan 3, Landskrona

† Matros Ivar Erik Larsson, 4.9.06 Stockholm (4.11 42) Broder i Sthlm (ex ekman -en 1.7.42)

† Matros Hugo Gilbert Nylén, Örberga, Ögl, 13.9.21 Örberga (4.11.42) Fästmö miss D. Kingsley, 21 Wood Street, Eccles, Manchester

† LättmatrosSten Gustav Lennart Svahn, Larf, Ögl, 15.11.15 Larf, (9.11.42) Föräldrar i prästgården, Larf.

† Lättmatros Evon Ruben Petrusson, Hishult, Halland, 29.3.22 Hishult (18.1.43) Moder: Hilma, % Ernst Edvardsson, Rebbelberga, Ängelholm.

† Lättmatros Helge Willy Möller, Middler Kampvej 12, Nakskov, Danmark, 10.10.22 i Nakskov. (4.11.42) Föräldrar i Nakskov

† Lättmatros Helmer Filip Kullenstein, Höganäs, 15.11.17 Väsby (18.2.43) Moder i Höganäs (Vikensgatan)

† Motorman Bengt Halvard Wiklund, Kalix, 14.5.02 Kalix (19.10.40) Hera O Wiklund, Nederkalix

† Motorman Karl Sture Emanuel Johansson, Gtbg, 12.2.08 Högsby (14.7.42) Fru Ebba Karlsson, Postmästaregatn 6, Oscarshamn

† Motorman Karl Lennart Karlsson, Hörbygatan 1, Malmö, 13.3.18 Sofia (14.7.42) Moder i Malmö

† Motorman Johan Emil Aronsson, Eda, Värmland, 11.7.96 Grums (15.8.42) En broder i Slottsbron (ex [illegible] 15.7.41)

† Motorman Gösta Elof Olofsson, Majstångsgatan 9A, Gtbg, 2.10.20 Gtbg (10.9.42) Föräldrar i Gtbg

† Motorman Lennart Nilsson, Simrishamn, 16.9.21 Gammalstorp, (12.10.42) Fru Ester Månsson, Brantevik

† Motorman Knut Walter Abrahamsson, Kristianstad, 18.10.18 Askim, Norge (16.3.43) Maskinist Åke Svensson, Cappelsg.24, Kristiansta

† Motorman Knud Aage Jensen, 13.10.18 Köpenhamn, (4.11.42) Mr G. Hansen, 28 Water Street, NY.

† Motorman Bror Manne Julius Svensson, Annedal, Gtbg, 4.9.08 Snöstorp (10.2.43) Fru E, Svensson, Tippahull, Sperlingsholm

---

Assurans

SKN 11.5.43 ersatt rederiet med 3.500.000:- & revers 350.000:-

Effekter

SKN för effekter fram till 12.5.44 ersatt rederiet med 20485:-

VAALAREN 5.4.43

Effekter

Utbetalningar enlig lag till dödsbon och rättshjäpsanstalter.

Sarah Ericsson ,Ie styrman änka, tagit upp kläder & instrument för 4139:-
SKN ersatt 2075:- (Guldarmbandsur 100, sextant 500, kamera 125, 2 större och 2 mindre tavlor 300, 4 mörkblå uniformer 1140, 5 vita uniformer 300, 5 par skor 100, 15 skjortor 100, ny badrock 42)

Befh Nordins änka i Kungsbacka utkvitterat 1800:- 8.3.44

Ie maskinistens änka,Elin Carlsson, i Gtbg fått 987:50 den 10.6.43

Uppassare Falks 337:50 utkvitterats 29.3.44 av Göteborgs Stads Rättshjälpsanstalt.

Brita Margareta Hermanssons föräldrar,Walter och Linnéa Hermansson i Malmö utkvitterat 337:50 den 5.3.44

Osv

UDHP 80c 3518

Ch.telegram London till UD 19.4.43 kl 19

(Ankom 20.4. kl 06) 512 Carlsson från Samuelsson shipping 661 very worried about vaalaren as nothing been heard since april 5th when convoy dispersed im mid-atlantic after u-boatattack.Admiralty still without news =
= Swedish minister

Dito 21,4.43 kl 19.40

529 regret so far no further news except understand 12 vessels from same convoy arrived UK 10.4, whereof three liverpool. Captains three latter ships have been interviewed and two captains very pessimistic re Vaalarens fate,but third captain who actually saw Vaalaren leave convoy,considers possible that she managed to escape somehow. I am told that Vaalaren left convoy simultaneously with tankvessel.However this tanker sent out distresssignals 16.4 after being torpedoed ,but no signal whatsoever has been received from Vaalaren = Sw. minister

---

KK memorial 15.6.43 Ej för publicering

Nr 61 H

Krigsförlisning efter ubåtsangrepp under gång i Engelsk konvoj

Ex officio Bo Bergström

UD-kommunike uppläst i radio 28.4.43

Red AB Transatlantics motorfartyg Vaalaren har sedan någon tid inte avhörts och befaras ha förolyckats,enligt telegram till UD från Sv. beskickningen i London .Besättningen uppgick till 38 personer,varav 30 svenskar. Besättningen var följande:........

VAALAREN 5.4.43

SÄNKT av U-229, R.Schetelig

Vaalaren attackerades av U-229, Oberleutnant Robert Schetelig, kl 05.09 CET den 5.4.43 på lat N 58 - W 34, som rapporterade sig ha sänkt ett fartyg av GlenNearn-typen . Enligt Peter Gretton i "Atlantik 1943" torpederade U-229 Vaalaren kl 01.01 den 5.4 kort efter det Vaalaren brutit sig ur konvoj HX 231. Schetelig iakttog att en livbåt hann sjösättas innan Vaalaren sjönk med aktern före 7 minuter efter träffen, men denna båt blev aldrig mera sedd. Vaalaren hade inte sänt ut något radiomeddelande efter explosionen varför konvojkommodoren inte nåddes av någon underrättelse om denna torpedering. Eftersom Vaalaren brutit sig ur konvojen hade ändå inget fartyg kunnat sändas till undsättning. Vaalaren bröt sig ur HX 231 kl 22.30 4.4 sedan engelska 8000-tonnaren Shillong torpederats kl 22.15 på lat N 57 10′ - W 35 30′. Shillong, med last av 8000 ton zinkkoncentrat och 3000 ton styckegods sjönk inom en minut och av de 73 ombv räddade sig endast 8 man på en flotte. Av dessa 8 avled befh innan flotten undsattes efter ett dygn . - HX231 bestod vid avgången från NY av 61 fartyg av vilka 22 var tankfartyg. Lasterna bestod av allt från flygbensin till järnmalm, bombplan och stridsvagnar. På många fartygs manifest stod det " explosiv" Alla farty var gråmålade och gick helt mörklagda. Escort commander befann sig ombord i fregatten HMS Tay. Söndagen 4.4 ,2 timmar efter solnedgången, rådde hård NW vind med grov sjö men ett enormt praktfullt norrsken lyste upp havet. Det var "strålande ljust." Ubåtsanfall var att vänta när som helst. Den enda eskorten på konvojens STB-sida var korvetten HMS Pink, framför konvojen gick korvetten HMS Alisma, tvärs ut om BB korvetten HMS Lovestrife och bakom konvojen HMS Tay och jagaren HMS Vidette. HMS Tay var det enda eskortfartyget med H/F-D/F-utrustning som kunde avlyssna ubåtarnas meddelanden sinsemellan. Samtliga eskortfartyg hade ASDIC- och Radar men i den höga sjön med slingring och överspolning nedsattes effektiviteten . Från Tays brygga såg man kl 22.15 en skarp vit blixt på konvojens STB-sida men ingen knall följde och inga vita raketer steg upp. Efter 7 minuter frågade Tay på radio vad som skett. HMS Pink och Alisma rapporterade just att två vita raketer stigit upp. Det var P & O -lines ss Shillong på 5529 brton, byggd 1939, som torpederats och sjunkit omedelbart med sin tunga last. Alla fartyg i konvojen sköt nu upp lysraketer för att lysa upp konvojen och avslöja ubåtar i ytläge. Kort därpå passerade Tay med full fart vrakspillror och flottar från Shillong och klungor med människor som ropade på hjälp. Röda ljus glimmade från deras flytvästar, men att stoppa och inleda ett räddningsarbete var uteslutet under pågående anfall. Strax efter kl 23 torpederades British India Lines ss Waroonga på 9365 brton byggd 14. Träffad akterut kunde hon hålla kurs och fart men 19 man hade dödats.

VAALAREN 5.4.43

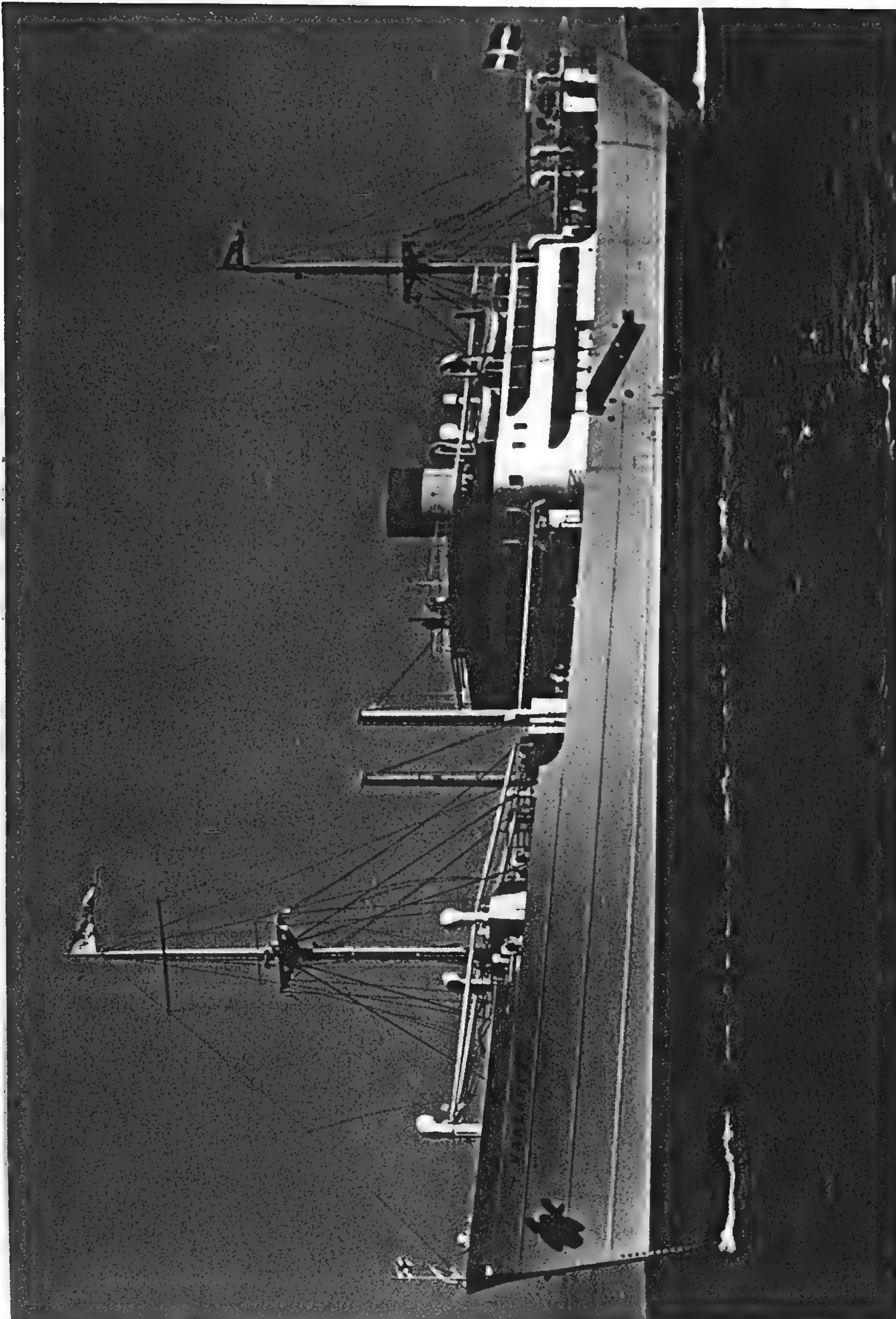
och sjönk först 36 timmar senare, kl 0650 den 6.4. - Eskortfartygen lade sjunkbombsmattor och lysraketer i fallskärmar lyste upp natten. Kl 03 rapportaread HMS Pink att inga överlevande från Shillong kunnat påträffas. Då var Vaalaren borta ur konvojen och sänkt sedan ett par timmar,utom syn- och hörhåll för konvojen, torpederad kl 01.09 måndag 5.4. Holländska ss Blitar på 7065 brton med 7500 styckegods från Buenoas Aires,som lämnat konvojen kl 23.05 4.4 och med sicksackkurs satt högsta fart mot Reykjavik, klarade sig till kl 21.36 den 5.4 då en torped midskepps sprängde ång-pannorna och STB båt nr 1. Omedelbart därpå exploderade en andra torped rakt under båt nr 3 som höll på att firas och dödade alla 26 som var i den. 8 överlevande i båt nr 2 räddades först den 10.4 av eskortfartyg till-hörande komvoj ON 177, medan 16 man i båt nr 4 räddades av en jagare på kvällen den 8.4- Kl 12.15 den 5.4 torpederades i HX 231 motortankfartyget British Ardour på 7124 brton med last av 10.000 ton brännolja men alla 54 ombv kunde rädda sig i båtarna,om än nersölade av olja. Kl 18 torpederades amerikanska tankern Sun Oil på 9000 ton med last av 13000 ton black oil som kommit efter på grund av maskinkrångel. Det övergivna vraket sänktes av U-530 med 3 torpeder. (Se Amiral Peter Grattons "Atlantik 1943" Han var escort commander för HX 231)
U-229 sänktes med hela sin besättning, 50 man, den 22.9.43 SO Cape Rarewell på Grönland, N 54 36'- W 36 25'av HMS Keppel med sjunkbombsmattor.

Historik

Motorfartyg på 3403 brton byggt 1936 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. 112.1, B 15,1 Tillhörigt red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) Göteborg Sjösatt 304.36, döpt av fru Erik Leman till Vaalaren (en form av Trans-vaal).Lev 2.8.36 MS Vingaren som lev 9.11.36 var av en helt annan typ, utan promenaddäckshus och passagerarinredning. Shelterdäckat, lång låg back,fallande stäv, kryssarakter.5940 dw på 23'9"djupg. 14½ knop på last 6 lastrum, 5 luckor,den förligaste med von Tells ståålucka, 10 st 5-tons bommar varav en extrariggad för 15-tonslyft. ~~Kylrum på 20000 kbft.~~ Ett extra mellandäck föröver och ett midskepps under lucka 3, där ett kyllastrum på 20.000 kbft inretts. CO_2-släckning. Två st 6-cyl 2-takts enkelverkande direkt omkastbara solid injection dieselmotorer av trunk-typ på 5100 ihkr vid 160 varv/min. 3 st 3-cyl NOHAB-motorer om vardera 165 ehkr kopplade till var sin 110 kw generator. Inredning för 12 passa-gerare i 10 hytter och en lyxsvit.Hytterna i vått med guldlister ~~,tak- takbalkar skrivbord~~ Lyxviten med takbalkar, skrivbord och draperi mellan sov- och dagrummen. ~~Matsalong på shelterdäck~~ Matsalong på shelterdäck för 20 personer med bröstpanel i polerad Göteborgsalm med inläggningar och lister i italiensk och amerikansk valnöt,platana och Gonzales Alves.

Forts sid 8

VAALAREN 5.4 43



VAALAREN 5.4.43

Forts historik

Matsalongens tak inklätt med takbalkar och carminröda fält samt inläggningar av bladguld. Wiltongångmattor i diskreta färger, 6 bord och 2o stolar i polerad björk,modern armatur. -På promenaddäck en röksalong med bröstpanel i macorémahogny med lister och inlääggningar av Rio - och Ostindisk Jaccaranda och Gozales Alves,därovan skott i mattgrönt,taket i grått.Salongen möblerad med fåtöljer och bord, inbyggt lågt bokskåp, inbyggd radiogrammofon, ett Mignonpiano,skrivbord och stor velvetmatta. -På båtdäckets akterkant ett inbyggt verandacafé med teakmöbler. - Kök med el.spis och el.bakung, penteri vid salongen med kyl- och värmeskåp och rostfria diskbänkar. - 1938 kom Vaalaren till Göteborg med tomater & bananer direkt från Kanarieöarna.Det var första gången en fruktlast kom till Sverige direkt från Las Palmas.Tidigare Hade sådana laster transiterats över Rotterdam eller Hamburg.-På resa Dakar - Göteborg fick Vaalaren 9.4.40 order från rederiet att anlöpa Thorshavn för order. På väg dit prejats i snötjocka 14.4 av en engelsk kryssare och med prisbefäl dirigerats in till Kirkwall. Den 22.4 avgått därifrån med 12 prismanskap ombord till Liverpool dit Vaalaren kom 24.4. kl 14. Fått lossa all last där och sattes i charter för Ministry of War Transport 9.6.40.

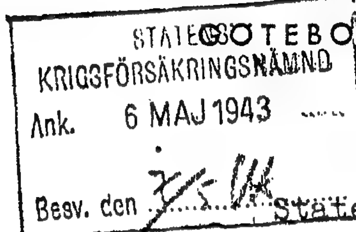


REDERIAKTIEBOLAGET
TRANSATLANTIC

ASSURANS- & HAVERIAVDELNINGEN

TEL.-ADR.: "NIKE" Göteborg
TEL. NAMNANROP: TRANSATLANTIC
POSTGIRO 12107

H.M. GÖTEBORG den 5 maj 1943



Statens Krigsförsäkringsnämnd,
Kungsgatan 6,
Stockholm.

VAALAREN.

Härmed få vi meddela, att rubr. fartyg enligt till oss inkomna uppgifter avgick från New York omkring den 25 mars till England och tillhörde en konvoj, som den 5 april i Nordatlanten blev anfallen av undervattensbåtar. Sedan dess har fartyget icke avhörts.

Vi hava idag från våra ombud i London mottagit ett telegram, avsänt den 4 dennes och av följande lydelse:-
"Deeply regret inform you Vaalaren now officially missing".

Vi vore därför tacksamma få emotse ersättning för totalförlusten och teckna

Högaktningsfullt
Rederiaktiebolaget Transatlantic

Undertecknat
av Gunnar Carlsson

VIKING 5.4.43

MINEXPLOSION 40 METER FÖRÖVER I ROTTERDAMKONVOJ - GLASKROSS I PENTRYT.

Jourmalutdrag.

Lör 3.4.43 kl 23.50 avgått Rotterdam med kokslast till Stockholm under hamnlots ledning, assisterad av 2 bogserbåtar.

Sön 4.4 Kl 03 lämnat lotsen innanför Hook van Holland och fortsatt i konvoj under ledning av eskortofficer ochmed spärrballong, signalmatros och tre marinsoldater ombord.

Mån 5.4 08.30 exploderade en magnetmina c:a 40 meter för om fartyget som skakades mycket kraftigt.En del glas och prslin ramlade ur ställen och slogs sönder. Vid pejling av rännstenar och tankar märktes inget läckage. Vid 15-tiden upptäcktes c:a 5' vatten på tanktaket i förpiken och konstaterades att nitnaglar skräckts vid minexplosionen. Huruvida andra skador uppstått på bordläggning & tanktak har inte kunnat utrönas. Fortsatt resan genom Kielkanalen och vidare genom Fegmarn Bält.

Tis 6.4 14.45 passerat Gjedser. Kl 17.115 vind WNW 7,hög sjömed slingring och svår överspolning.Då fartyget tog ett svårt brott över lucka 2 sprang surrningarna till flotten på luckan och flotten kom i drift och slet sönder presenningen.

Tors 8.4 kl 10.40 fått lots vid Landsort och fortsatt in mot Stockholm.

C.G.Blomqvist
1e styrman

J.V.Sjögren
2e styrman

Ombord ss Viking 8.4.43
Henning Österman
Befh

Förteckning över sönderslaget glas etc

Följande sönderslagits vid minexplosionen den 5.4:
2 tillbringare, 8 thekoppar, 3 grogglas, 2 ölkupor, 4 nubbeglas,3 vinglas en lampkupa till karbidlampa.

(Insänt till SKN av L.Jeansson AB,Gustav Adolfstorg 14,Sthlm,12.4)

Reparation i Oskarshamn.

Viking dockades vid Oscarshamns varv 24-31-5-43 för reparation av haveri å roder och akterstäv, Då reparerades följande minskador:
2 cementkistor ovanför förpikens tanktak bortskaffats och läckande naglar och nitar samt växlar tätgjorts som erfordeligt.
Kostnad 400:-
Det krossade porslinet etc tidigare ersatts till en kostnad av 21:75 genom Gösta Lokrantz Skeppshandel i Stockholm.

Assurans

SKN 5.6.44 ersatt rederiet med 414:50 (Ej ersatt luckpresenningarna som enligt SÅAF:s ingeniör Zander varit gamla,dåliga och lappade)
Slutregelrat 11.9.44.

VIKING 5.4.43

Historik

Se Viking 24.6.44 (Bombskadad)

Övriga krigshaverier

26.6.42 & 26.11.43

KK (H) vol 32

HEMLIG

EMILY 9.4.43

ANKLAGELSER OCH MOTANKLAGELSER EFTER GRUNDSTÖTNING VID GYLDENLÖWES FLAK.
KAPTENEN EN FEG STACKARE SOM BLIVIT EN VISA OMBORD?

Rapport

Avgick sön 4.4.43 från Gävle destinerad till Holtenau för order. 2082 ton järnmalm. Djupg F 19′3″ – A 19′10″ Befäl 20 man,manskap 15,enligt befh rapport. På frågan " Var fartyget tätt vid resans anträdande?" har befh svarat:" Nej, något läck i förpik, 1:ans och 2:ans tankar." Sjökort: KSV nr 35 rättat till 1.7.40 samt enligt senaste UFS. Kompassjustering i Cuxhaven den 19.2.43. Deviation 1° för W och 2° för syd.

Grundstött kl 01.05 fre 9.4.43 på Gyldenlöwes Flak c:a 4½′N Möen , lat N 55 5,8′– O. 12 26,5′. Vind WNW 1-2, mycket mrök natt, klar sikt, västgående ström. 1e styrmans vakt 00.04. Utkik på bryggan. Orsak: strömsättning och fel på loggen.((Här har BoB satt ? i marginalen)) 350 ton malm lossats i sjön.

Skeppsdagboken

Avgick Gävle kl 08 sön 4.4

Tors 8.4 kl 16.55 passerat Sandhammarens lysboj tätt om STB, logg = 91′. Därefter styrt magn.S 72°W. Pejlat Smygehuks fyr kl 20.45 i magn N 18° W , logg = 17. Kl 22.55 passerat en boj visande en vit blänk var 4e sekund vilket antogs vara boj nr 7 enligt numreringen i sjökortet, logg = 28. Därefter styrt magn W. Kl 23.25 passerat en boj visande 2 röda blänk samt ett signalerande fartyg, logg = 31. Den sist passerade bojen antogs ~~vara~~ av vakthavande 2e styrman Hörnell vara boj nr 1 enligt numreringen i sjökortet.

Fre 9.4 kl 00.30 läst av loggen = 38. Styrt magn kurs W. Kl 01 logg= 41. Fart 7 knop. Kl 01.05 kändes en ~~skakning~~ underifrån en skrapning i fartyget,läst av loggen = 41. Maskin stoppades omedelbart och befanns vid u-sökning att fartyget gått på grund. Ians ballasttank visat sig vattenfylld vid pejling. Firat båtarna klara längs sidan och varskott besättningen. Vid grundstötningen var vinden WNW 1-2 med någon sjöhävning. Lodat runt fartyget. F 6½ meter, midskepps BB 5½ meter,midskepps STB 6½ ms, akter 5 meter vatten. I dagningen kl 05 gått full fart fram och back med maskin för att försöka få loss fartyget menutan resultat. Djupg F 20′6″ – A 18′. Kl 06.30 kom på upprepade signaler med ångvisslan och signalerna A.T. den danska marinens vaktfartyg K.II tillstädes. Befh anmodade vaktfartygets befh att meddela assuransens ombud i Köpenhamn att sända omedelbar assistans och att telegrafiskt u-rätte rederiet . Vid pejling kl 12.30 befanns 2:ans ballasttank ha vattenfyllts. Kl 13 kom vaktfartyget tillbaka och meddelade att bärgningsfartyg kl 11 avgått från Helsingör och att haveriexpert är på väg från Stege. Kl 16.30 kom assu-

EMILY 9.4.43

ransens ombud ombord. Kl 18.30 anlände A/S Em.Z.Switzers bärgningsångare Sigyn till platsen och befh tecknat kontrakt om bärgning enligt Lloyds kontrakt "No cure- No pay." Kl 22.15 tagit ombord Sigyns bogserkabel. Sjövakter.

Lör 10.4 Vind W-N 3-4, sjöhävning. Dykare kl 06 undersökt havsbotten runt fartyget. Kl 09.30 begynt lossa malm i sjön ur lucka 4 med 12 man från land xxxx och från kl 10.40 ur lucka I med 12 man från land till kl 23 då arbetet avbröts av flyglarm . Utlossat c:a 275 ton malm.Underdagens lopp upprepade gånger försökt dra fartyget flott vilket lyckades men fastnade åter under bogseringen. Under dessa flottagningsförsök fartyget huggit flerfaldiga gånger hårt mot botten. Vid pejling läns utom i tank 1 och 2. Sjövakter.

Sön 11.4 kl 04 fortsatt lossa malm i sjön ur lucka 1 och 4 till 06.30 då c:a 75 ton utlossats. Kl 06.30 Sigym åter begynt försök med att dra fartyget av grundet vilket lyckades.08.30 fartyget åter flott, efter 2 dygn 5 timmar 25 minuter på grund.Ankrat på 10 meters vatten. Kl 10 hivat upp och följt efter Sigyn till Rödvig. Kl 12.15 ankrat på Rödvigs redd, STB + 30 famnar. Kl 13 begynt dykare och tätningsarbeten.Kl 18 avslutades dessa arbeten. Sjövakter.

Rödvig 12.4.43
Axel Locrantz
Befh

((Locrantz lämnade befälet på Emily 17.5.43))

Maskindagboken

Fre 9.4 Grundkänning i maskin 01.05. Nr 1 & 2 tankar läck,hålles läns med Ballastpumpen. FB växlande fram & back till stopp 05.10. Vid länsning av tankarna med förliga länspumpen sprang pumpstövelns lock sönder på grund av trycket. Ånga till winscharna mm samt lyse hela dagen.

Lör 10.4 Gjort klart maskin till gång till 14.30.SF 14.30 FF 14.30 Växlande FF och FB till St 18.30. FB 18.45. St 20.00.FB 20.40 växlande till st 21.40. Hållit ånga för lossning mm 09.23.Arbetet med tätning av förliga maskinlänslocket och tankledningen. Länsning från tankarna 1 & 2 pågått hela dan.

Sön 11.4 Klargort maskin för gång till05. Växlande FF och FB 07.55-08.30 då fartyget blev flott av grunden. Gått till ankar. Lättat ankar HF 09.15, FF 10.45, HF 11.45,varierande till ankring och väl i msakin 12.10.Länsning från förtankarna fortsätter. Ånga för lossning mm 04-08.

Rödvig 12.4.43

Crew List

Befh Axel Johan Rufus Locrantz, Ljungskile,30.5.90 Karlstad (22.2.42)
1e styrman Gustaf Leo Wahlner, Svenbo,Nacka, 8.6.98 i Gtbg (Aug 42)
Var på Monark 4.5.40

EMILY 9.4.43

Forts crew list

2e styrman Arvid Hörnell, Högbergsgatan 34, Sthlm, 8.10.88 i Sthlm (5.4.43)
Chief Karl A.Johansson, 20.3.91 i Sthlm
2e maskinist John A Andersson, 25.6.79 i Göteborg
Ingen stuert och kock namngiven(Se sid 9 = Bondesson & Nilsson.)
Mässuppassare Karl A.Hedman, 28.1.16 i Ovanshjö
Timmerman Josef E.Johansson, Mörbylånga, 1.7.94 i Syssby (Juli 42)
Matros Bernhard Folke Wicklander, Elmsta,Väddö, 14.1.17 Väddö (Dec 42)
Matros Sigfrid W.Lif, 27.8.03 i Alfta
Lättmatros Alexander Hällman, Östgötagatan 10,Sthlm, 15.12.17 i Estland
Lättmatros Ivar H.Helgesson, 8.3.16 Karlstad
Jungman Rune P.Persson, 17.10.15 Bergsvik
Donkeyman Per E.Edin, 17.3.91 Helsingtuna
Eldare Karl G.Karlsson, 13.9.12 Torsås
Eldare Evert K.Fredriksson, 4.4.12 Alfta
Eldare Karl H.Larsson, 3.2.11 Föra,Öland
Lämpare Gösta F.Adolfsson, 5.5.06 Kristianopel.

SJÖFÖRKLARING I SÖLVESBORG 3.5.43 kl 10

Lastägare Gränesberg.
Kaskoassuradör Atlantica,Gtbg.
Sakkunniga; Sjöfartsinspektör A.Indebetou & ombudsman W.Möller.
Åklagare stadsfiskal Birger Bengtsson.
Borgmästare Edw.Törnwall presiderat,biträddav 2 rådmän.
Sakkunnigas frågor:

1) Enligt journalutdraget har fartyget mellan 22.55 och 23.25,alltså under ½-timma, enligt loggengjort 3'. Detta kan väl ej ha passerat vaktfarttyget utan uppmärksamhet? Edan vid pejlingen av Smygehuks fyr 20.45 bör ju ha observerats att loggen visade fel.
2) När vakth 2e styrman lämnade över vakten till 1e styrman,gjodes då denne uppmärksam på ,dels att loggen visade fel, dels att kl 23.25 en boj visande 2 röda blänk och ett signalerande fartyg passerats?
3) Om 2e styrman antog att den kl 23.25 passerade bojen var den i sjökortet med nr 1 numrerade bojen, varför ändrades inte kursen då sydvart utan fortsattes på W kurs?

Befh Locrantz: Från såväl svensk som tysk marinmyndighet erhölle befh å traden Sverige-Tyskland samy vice-versa,meddelanden om de lysbojar som utlagts i bl.a SW Östersjön på grund av kriget. Locrantz hade erhållit sådant meddelande vid ett tillfälle i april 1942 då bojarna inlagts med blyerts i sjökort nr 35.Före varje resans anträdande erhölle dessutom varje

~~jax fartygsofficer~~

EMILY 9.4.43

fartygsbefh av resp. marindistrikt i Sverige uppgift om ev förändringar i dessa tillfälliga sjömärkens placering. På grund av kriget hade Tysk myndighet således i Östersjön utlagt dels 5 lysbojar -linjen nr 32A - i öst-västlig riktning i ungefärlig höjd med Gyldenlöwes Flaj, dels också c:a 8 lysbojar i ungefärlig riktning nord-syd med utgångspunkt från den västligaste av de nämnda 5 lysbojarna. -Locrantz berättat att han och 1e styrman Wahlner inte varit uppe på bryggan på andra tider än de som nu anges. Locrantz & Wahlner hade varit uppe på bryggannär fartyget kl 16.55 den 8.4 på c:a 100 meters avstånd om STB passerade Sandhammarens lysboj, varefter de gemensamt lagt ut kursen magn S 72° W. Locrantz hade vid åtkilliga tillfällen mellan 16.55 och 22.55 varit uppe på bryggan och rådgjort med de båda styrmännen om navigeringen. Han hade dock inte varit på bryggan då Smygehuk passerats men vakth . styrman hade strax efteråt omtalat för befh att han fått syn på fyren så sent att han inte hinnit ta 4-streckspejling på den. På grund av det långa avståndet till fyren hade det inte varit möjligt att med någon högre grad av tillförlitlighet ta någon annan sorts pejling på den. 2e styrman hade vidare efteråt berättat att han avläst loccen tvärs Mygehuks fyr men att han inte hunnit avläsa avståndet till fyren eftersom han fått syn på den för sent.Omkring kl 22.55 hade Locrantz och 2e styrman c:a 500 meter om STB fått se ett vitt lyse som Locrantz trott vara en av lysbojarna i den öst-västliga leden. Enär enligt föreskrifterna alla bojar borde befinna sig om BB när fartyget var på västgående,hade Locrantz givit order om att Emily skulle styras upp ½' längre notrut för att få bojen om BB. Vidare hade i samråd med 2e styrman kursen ändrats till magn.W. Locrantz hade förmodat att bojen varit den östligaste bojen,medan det i verkligheten visat sig att det måste varit någon av de mera västligt belägna bojarna. Efter att ha passerat bojen hade Locrantz meddelat 2e styrman att denne skulle passa på när han fick syn på ett lyse med 2 blänk och ett vaktfartyg,eftersom kursen då skulle ändras sydvart hän. 2e styrman tillsades att varsko Locrantz för han ville vara med vid kursändringen. Enär Locrantz inte känt sig riktigt kry hade han därefter gått in i karthytten och sedan inte blivit tillfrågad eller tillsagd att komma ut förrän eftergrundstötningen. Farten vid Grundstötningen var7 knop. Mellan kl 17 och midnatt hade det blåst omkring 15 sekundmeter men då fartyget gick på var vindstyrkan 4 sekundmeter.

1e styrman Wahlner: Då Wahlner i aug 42 mönstrade på Emily som 1e styrman fanns 5 lysbojar inritade med blyerts å sjökort nr 35 i en öst-västlig linje på c:a 15'avstånd syd Trelleborg,varjämte ett tyskt vaktfartyg låg i västre delean av leden. Då fartyget på väg till Tysk hamn passerat vaktfartyget och den västligaste bojen skulle det ändra kurs sydvart hän och gå en led i sträckning NtO-SW i vilken 8 lysbojar var utlagda. Wahlner

EMILY 9.4.43

och befh hade varit på bryggan då Sandhammarens lysboj passerats tätt om STB på c:a 40 meters avstånd.Det hade blåst upp till 16 sek.meter i byarna varför Wahlner rått befh att gå upp till Trelleborgs redd vilket befh dock avböjt, varpå de tillsammans lagt ut kursen S 72° W ,magn.kurs. Wahlner lämnat sinvakt 18.30 och gått ner till sin hytt. Åter gått upp på bryggan kl 24 och tagit vakten efter 2estyrman Hörnell. Natten mörk men klar med god sikt. Sett i loggkladden att kursen ändrats till magn W kl 22.55. Hörnell omtalat att befh varit på bryggan vid kursändringen då den s.k angöringsbojen med vitt sken passerats och något senare då en lysboj med vitt sken observerats på BB-sidan. På grund av Hörnells uppgift att Emily endast passerat 2 lysbojar hade Wahlnerantagit att fartyget inte befunnit sig längre än c:a 1′W om den av 2e styrman Hörnell sist passerade bojen.- Från midnatt till 00.30 stod matros Wicklander till rors och jungman Person var utkik. De bytte post kl 00.30 till 01. Wahlner allra först kontrollerat kursen då han tog övervakten. Farten var c:a 7 knop.Svag WNW vind med obrtydlig sjöhävning.Mellan midnatt och grundstötningen kl 01.05 hade Wahlner vid 3 tillfällen kontrollerat loggen och den hade efter hans förmenande visat efter de verkliga förhållandena. Persson hade kontrollerat loggen 00.30, Wicklander kl 00.40 och 01.00.Wahlner inte sett några lysen efter kl 24,först efter grundstötningen hade han iakttagit ett svagt lyse i W riktning ,sannolikt Bogeströms lysboj. Om det hade varit månljust hade han tveklöst sett Möen-landets konturer som låg ganska högt. Ingen sprit druckits ombord under kvällen och natten. På sakkunnigas fråga 1 kunde han inte ge något svar. Beträffande fråga nr 2 förhöll det sig så att Wahlner av 2e styrman inte gjorts uppmärksam på att loggen skulle ha visat fel och att kl 23.25 en lysboj med 2 röda blänk och ettsignalerande fartyg skulle ha passerats. Först 3 timmar efter grundstötningen hade Hörnell, då han utförligt utfrågades av Wahlner,omtalat den lysboj Hörnell passerat haft rött lyse och att samtidigt ett signalerande fartyg passerats. Hörnell hade aldrig talat om för Wahlner att befh önskat bli varskodd när kursen skulle ändras sydvart. På fråga nr 3 kunde Wahlner inte ge något svar. - Vidare uppgav Wahlner att han i krigstid i 2½ års tid gått fram och åter på Tysklandsrouten, en à 2 gånger i månaden. Bojarna skulle alltid passeras på BB sida. Den minsvepta leden ansågs vara c:a 600 meter bred, det vill säga 300 meter på var sida om bojarna. Enligt instruktionerna skulle fartyg hålla sig på minst 50 och högst 300 meters avstånd från bojarna.Enligt vad Wahlner förstått minseptes tvångslederna c:a 2 gånger varje dygn. Enär han följaktligen var väl insatt i förhållandena på denna route skulle han omedelbart ha ändrat kursen sydvart hän därest han verkligen ägt kännedom om att lysbojen med rött sken passerats. -Slutligen uppgav Wahlner att befh inte brukade vara så värst noga med sin kontroll. Det hade nämligen flera

EMILY 9.4.43

gånger hänt axx under den tid Wahlner varit ombord (sedan aug.1942)att dåhan eller den tidigare 2e styrmannen Hjalmar Jönsson varskott befh om tjocka eller fartygsmöte aattetid, befh underlåtit att komma uppp på bryggan trots att han tidigare bett styrmännen påminna honom i sådant hänseende. Wahlner förmenade också att kapten Locrantz vore feg,så tills vida som denne under fartygets resa mellan Rotterdam och Cuxhaven och vice versa inte upphållit sig på kommandobryggan utan istället stått i närheten av räddningsflotten akterut. Detta hade rent av blivit en visa ombord Slutligen brukade Locrantz alltid i besvärliga situationer uppge att han blivit illamående för att " dymedelst kunna vältra över ansvaret å styrmännen" Den angivna, plötsligt påkommande "sjukdomen" var enligt styrmännens uppfattning bara ett svepskäl som ingen av dem längre trodde på.

2e styrman Hörnell: Sade sig känna till utmärkningen av tvångslederna och hört uppgivas att ett tyskt vaktfartyg och en lysboj med rött sken låge ungefär i den vinkel som bildades av de båfa lederna.Vitsordadexrapporten Vitsordade rapporten med tillägg av följande: När Hörenll kl 18.30 8/4 övertog vakten av 1e styrman Wahlner hade kursen angivits ochbefunnits vara magn S 72° W . Vind 2-3 Beaufort. Fram till midnatt hade matrosen Helgesson, Hallmanoch Johansson alternerat som utkikar och rorsmän. Då Hörnell fått syn på Smygehuks fyr 20.15 hade det med hänsyntill det långa avståndet till fyren varit omöjligt att ta en 4-streckspejling på fyren, eller någon annan pejling. Kl 20.45 hade emellertid fyren varit tvärs. Strax före 22.55 hade kursen ändrats till magn.W. Hörnell i ungefär NW riktning fått syn på en lysboj med vitt sken vad fjärde sekund, och då skickat bud efter befh som dock då redan varit på väg från salongen upp till bryggan. Efter samråd med befh hade fartyget gått upp till bojen på knappt en fartygslängds avstånd från densamma och haft den om STB. Kl 22.55 hade kursen ändrats till magn.W. Befh hade sedan gått in i karthytten och inte kommit ut mer på bryggan under den tid Hörnell hade vakten. Hörnell såg inga andra lysen förrän c:a kl 23.25 då han iakttog en lysboj med rött blänk och om BB 2 fartyg som signalerade till varandra med moreslampa.Det ena syntes ligga stilla, det andra kom söderifrån. Som närmast var sistnämnda fartyg c:a 4 sjömil från Emilyb, det förankrade fartyget c:a 3 sjömil avlägset. Hörnell varskodde genast befh om lysbojen och de 2 fartygen men befh hade inte brytt sig om att komma ut på bryggan. Hörnell hade f.ö vid två tillfällen talat med befh under den tid befh befunnit sig i karthytten och därvid funnit att befh varit vaken. Ingen sprit druckits ombord under kvällen och natten. - Som svar på frågorna anförde Hörnell att han märkt att loggen visat fel och att han meddelat befh detta kl 22.55 då kursen lagts om,och båda hade trott att loggen p.g av den starka strömmen visat fel.Vid kursändringen 22.55 till W hade Befh

EMILY 9.4.43

och Hörnell varit övertygade om att lysbojen med vitt sken var 4de sekund varit angöringsbojen. När Hörnell vid midnatt lämnade över till 1e styrman Wahlner hade Hörnell sagt till denne att styrda kursen var W och att Emily passerat angöringsbojen och en boj till. Däremot kunde inte Hörnell med bestämdhet yttra sig om att han uppgivit för Wahlner vilken lyskaraktär bojarna haft men trodde att han talat om att sista bojen visat rött sken. Han kom inte ihåg om han nämnt de två signalerande fartygen. Eftersom befh inte brytt sig om Hörnells rapport om den röda bojen och de 2 fartygen c:a kl 23.25 hade Hörnell inte ansett sig berättigad att på eget bevåg göra kursändring sydvart hän.

Timmerman Johansson: Kände inte till något om de lysbojar som utlagts på grund av kriget. Jämte Hallman och Helgeson haft vakt 18.30-24 8/4. Mörkt, klar sikt. 2 sek.ms vind. Ingen nämnvärd sjögång. Minns inte när Smygehuk passerats och på vilket avstånd. Omkring 30 minuter innan han lämnade rodret hade han rätt föröver fått syn på en lysboj med vitt lyse som fartyget styrt upp i närheten av varefter kursen ändrats till W. Omkring 20 minuter efter det den första lysbojen passerats såg han på BB-sidan ett vaktfartyg med vitt lyse, troligen förankrat, som passerats på c:a 200 meters avstånd. Strax efter det vaktfartyget först iakttagits hade han dessutom lagt märke till en lysboj föröver något om BB med rött blänksken vilkan boj troligen passerats på 100 meters håll. J. läst av loggen flera ggr u. kvällens lopp. När vaktbytet skett vid midnatt hade J inte uppehållit sig i närheten av styrmännen och därför inte hört vad de sagt.

Matros Wicklander: Vakt tillsammans med jungman Persson kl 24-04 d.9/4. Vid loggavläsning kl 00.40 under en kort stund föröver sett ett vitt lyse varom han varskott 1e styrman. Kan ej säga om lyset härrört från land, från en lysboj eller en fiskebåt. Ej sett några andra andra lysen. Mörkt, vindstilla, klar sikt. Ingen sjöhävning. Ej hört vad styrmännen talat on vid midnatt.

Sedan för befh och styrmännen påpekats oöverensstämmelsen mellan vissa av deras uppgifter, vilka nu för dem upplästes, förklarade likväl envar av dem att han till alla delar vidhölle vad här ovan blivit av envar anfört. Envar av Locrantz, Wahlner och Hörnell uppgav vidare att han icke på något som helst sätt förfarit försumligt eller vårdslöst och att han fritoge sig från allt ansvar för olyckshändelsen.

Stockholm 16.6.43
På Rådhusrättens vägnar
Edward Törnwall

20.5.43 anmälde Wahlner kapten Locrantz för grov vårdslöshet. Se sid8.

EMILY 9.4.43

1e styrman anmält kaptenen

Till Kungl,Kommerskollegium
Sjöfartsbyrån
Riddareholmen 5,Stockholm.

Sölvesborg 20 maj 1943

Ink.KK 22.5.43

Undertecknad, förste styrman Leo Wahlner, anställd å ångf.Emily av Stockholm, får härmed i enlighet med mitt den 3 maj 1943 vid sabda ångares sjöförklaring i Sölvesborg avgivna vittnesmål till Kungl.KK Sjöfartsbyrå anmäla befh, kapten A.J.Locrantz, för grov vårdslöshet beträffande sin skyldighet att som befh handhava fartygets navigering och säkerhet, och för underlåtenhet att vid gång i tjocka och vid andra angivna tillfällen,då situationen så krävtpå ett betryggande sätt utöva sin tjänst på kommandobryggan och för underlåtenhet att vid upprepade tillfällen,då vakthavande styrman kallat på honom,komma tillstädes, vilket enligt mitt förmenande haft till följd och är orsaken till ss Emilys grundstötning vid Gyldenlöwes Flak den 9 April 1943. Denna min anmälan ingives enbart i syfte att i sanningens intresse få klarhet vem som är skuld till grundstötningsolyckan. Bifogar en av däcksbesättningen, vilka alla äro vedergäftiga människor, frivilligt avgiven förklaring i avskrift som stöd för min anmälan och till styrkande av mitt vid sjöförklaringen avgibna vittnesmål.

Högaktningsfullt
L.Wahlner
Adress: Svenbo, Nacka.

Avskrift

Ink.KK 22.5.43

INTYG

Samtliga undertecknade intyga härmed på heder och samvete ritigheten av det vittnesmål 1e styrman Leo Wahlner lämnade vid ss Emilys sjöförklaring den 3.5.43 beträffande befälhavaren kapten J.A.Locrantz underlåtenhet att vid angivna tillfällen,när situationen så krävde, göra sin tjänst på kommandobryggan. Särskilt vilja vi framhålla att vid gång i tjocka befälhaavaren i allmänhet icke befunnit sig på kommandobryggan,utan har styrmännen fått gå där ensamma,vilket är oförsvarligt då det vid sådana tillfällen kräves största vaksamhet av två av befälet på bryggan.

ss Emily den 6 maj 1943

Folke Wicklander	Josef Johansson	A.Hallman
Matros	Timmerman	Lättmatros

Egenhändiga namnteckningar bevittnas:

E.Fredriksson G.Edvardsson

Rätt avskrivet originalet intyga:

K.Johannson
Övermaskinist

A.Hörnell
Sjökapten

Se fotnot sid9

EMILY 9.4.43

Fotnot till sid 8: De 2 pappren på sid 8 avsändes som REK från Sölvesborg 20.5.43 av 1e styrman L.Wahlner,ss Emily,Rederi AB And.Smith,Strandvägen 5 B, Stockholm. "Samtliga kvarstanna i tjänst på ss Emily" står det tillskrivet i bläck på intyget.

Stuert Bondesson på Emily försvarar sin kapten

Följande är ett handskrivet brev från stuert N.E.Bondesson,ställt till kapten Locrantz,som enligt anteckning i bläck på första sidan :"Brevet överlämnat av sjökapten Locrantz den 11 juni 1943. BoB."
BoB = Sjötekniske konsulenten Bo Bergström på KK.

SS Rosa Smith d. 2.6 1943

Kapten Locrantz ,

Jag tager mig härmed friheten att skriva till er.Har fått höra och läsa om sjöförklaringen och det lögnaktiga och lumpna förtal som den skurken Walner kläkt utav sej mot kapten Locrantz. Jo träffar jag den fege uslingen så nog skall han få veta vem han har stungit. Nu är det ju så att jag också varombord å ss Emily under dem tiden . Så vi var nu denna resan i Stockholm. Och hade middag för 24 personer.Då tog jag och satte igång med ett lite tal för Hans Höghet grosshandlaren & fru Hagstedt vad jag tyckte. Jag sade dem att bättre befälhavare hadde jag inte seglat under fast jag varit till sjöss sedan jag var 14 år. Och i frågan om plikttrogenhet kunde kapten mäta sig med vem som helst utav Handelsflottans befälhavare. Både ifråga om rederiets intressen såväl som fartyg och navigering .Vidare sade jag. Jag tycker att Grosshandlaren Smith inte bör lyssna till sådant förtal om sina befälhavare. Det hela var baserat på en enda sak när han styrman inte blev 1e styrman i s/s Rosa Smith.Som han gick och tala om för varje person som ville höra på.Då skulle han bli befälhavare i ss Emily.Vilket han var så fräck att säga rent ut. Jo han gick till och med så långt när kapten inte var närvarande att han försökte övertala kocken Nilsson ombord att han skulle bli steward ombord för nu skulle han bli befälhavare. Raporterna skulle han inte vara ängslig över för det skulle han klara utav. Detta var vad jag tala om för Smith och fru Hagstedt. Jo jag kallade till och med upp kocken till att intyga vilken skurk som hadde satt igång detta trakaseri mot en utav deras bäste kaptener. Vidare det där om att kapten var den förste vid flottarna. Har inte ett uns med sanningen att göra. För vid flottarnavar kapten Locrantz inte en gång under den tiden jag varombord.Kapten kan tro att dom titta på varandra och sen på mej. Ja det skadade nog inte att de fick reda på hur sanningen lät.Jo om kapten inte har något emot det så skall jag skriva till styrman A.Jönsson.För han har reda på mera som kan ge kapte tillfälle att ta resning i denna sak. Ja nu får kapten själv bestämma hur

EMILY 9.4.43

jag skall göra med den saken, Slutar därför dett brev med de hjärteligaste helsningar till kapten och frun samt sonen samt önskar er alla tre en glad pingst. Kocken Nilsson hälsar er alla tre på det Hjärteligaste och önskar er en Glad och Fridfull Pingst. Än en gång Hjärteliga helsningar

från
Stewward N.E.Bondesson
ss Rosa Smith.

((Se KK memorial,Särskilda anmärkningar sid 13.))

KK memorial 16.6.43 Ej för publicering

Konsulenten konstaterar att Emily kl 16.55 8/4 passerade Sandhammarens lysboj tätt om STB, logg= 91'. Kursen sattes därefter magn S 72° W = rv S 70° W. Kl 20.45 pejlades Smygehuks fyrsken i magn N 18° W.= rv N 20° W. Än företogs ingen avståndsbedömning trots att fyren då varit i sikte i 30 minuter, logg = 117'. Strax före 22.55 iakttog vakth.2e styrman i NW riktning en lysboj med vitt sken var 4de sekund,varför han lät tillkalla befh. I samråd med denne ändrades kursen STB hän,varefter bojen kl 22.55 passerades på c:a en fartygslängds avstånd pm STB , logg = 128'. Kursen ändrades därpå tillmagn W = rv S 87° W. (missvisning 3W) Sedan befh givit 2e styrmannen order om att hålla god utkik efter en västligare liggande. lysboj med tvenne rödablänk,samt ett i närheten förankrat vaktfartyg - där kursen skulle ändras sydvart - begav sig befh åter under däck. Kl 23.25 passerade Emily en lysboj uisande 2 röda blänk,varjämte ettstillaliggande fartyg i närheten av bojen synes utbyta moressignaler med en längre västeröver varande ångare. Strymannen säger sig nu hava meddelat befh sina iakttagelser utan att denne "brytt sig om att komma ut ur karthytten." Då befh icke " brytt sig om saken" , hade styrmannen "icke ansett sig berättigad att på eget bevåg företa kursändring sydvart hän." utan lät fartyget fortsätta västeröver. Kl 24 överlämnade 2e styrmannen befälet å bryggan till 1e styrman och underrättade denne " att den hållna kursen vore västlig och att fartyget passerat angöringsbojen och en till boj." Han kunde dock inte påminna sig om han meddelat 1e styrman " att den sista bojen visat rött sken" , men trodde att så varit fallet. Den 9.4 kl 00.30 visade loggen 38' och kl 01 41'. Kl 01.05 rände fartyget med 7 knops fart upp på ett undervattensgrund och fastnade.

Orsak till olyckan: Grov vårdslöshet från 2e styrmannen och försumlig navigering från 1e styrmannens sida. När 2e styrmannen såsom vakth. på bryggan icke fick sikte på Smygehuks fyrr förrän 20.15 trots att fyrskenet under rådande goda väderleksförhållanden med all säkerhet varit synligt minst ½-timma innan, kunde han, då fyrljuset vid tillfället passerat 4 streck och endast befann sigungefär 1½ streck för om tvärs,hava

EMILY 9.4.43

företagit en tillförlitlig positionsbestämning meddelst 2 pejlingar och utseglad distans (transporterad ortlinje.) Denna hade visserligen icke givit honom avståndet till fyren, då fartyget var tvärs,men hade med en timmas uppehåll mellan pejlingarna lämnat en fullgod avståndsbedömning kl 21.15. Ville han däremot nödvändigt haft avståndet tvärs Smygehuks fyr borde styrmannen (som inom parentes sagt är en äldre beprövad navigatör) hava känt till 14-graderspejlingen för och akter om tvärs, vilken med dubblerad distans givit honom det åstundade avståndet. När sedan bojlyktan - icke att förväxla med vanliga lysbojar - kl 20.55 passerats tätt om STB, borde såväl den tillkallade befh xxxxx som styrmannen hava förstått att lyset inte kunde härleda sig ifrån den rödvita båkboj som enligt utfärdade bestämmelser av den 2.4.43 blivit utlagd i skärningspunkten mellan "Väg 51" och " Väg 32a" i lat,N 55°7,0'- long O. 13°13,0'. Bojlyktorna i skärningspunkterna visa nämligen ett sken bestående av 2 sekunder ljus och 2 sekunder mörker (se allmänna anvisningar utfärdade av CM 25.3.43). - Mellan denna kursändringsbåkboj och det första tyska vaktskeppet,som är förankrat i skärningspunkten av vägarna 32a och 32,ligger först, alldeles i närheten av vaktskeppet, en rödmålad lysboj visande rött gruppblixtsken och därefter i rad 3 spirbojar med lyktor med antagligen 3- 3½ nautisk mils mellanrum. Den mellersta av dessa spirbojar befinner sig i lat N 55°6,5'- O. 13° 1,0'. De övriga två spirbojarnas positioner äro icke angivna,men då Emily, som gjorde c:a 7 knop,tillrygglade sista sträckan på ½-timme (22.55-23.25) kanman draga den slutsatsen att alla 3 spirbojarna ligga på ovan nämnt avstånd från varandra. - Fartyg på resa från och till Kielkanalen ändra sin kurs vid lysbojen (vaktskeppet) från rv 265° till 194° och äro beordrade hålla sig på på angivna sträckor STB om bojarna. Vad 2e styrmannen beträffar säger sig denne vid sjöförhöret hava varit fullt medveten om att svenska handelsfartyg på resa Sverige-Tyskland och vice versa "erhölle instruktion om den väg som skulle användas,nämligen dels en öst-västlig linje c:a 16' syd Trelleborg med ungefär 5 lysbojar,dels och en sydlig linje markerad av 8 lysbojar." Han medger även att han före resans anträdenade hört uppgivas att " ungefär i den vinkel som bildas av de båda nämnda linjerna - Väg 32 och 32 a - funnes dels ett tyskt vaktfartyg, dels också en lysboj med rött sken. " -När nu vakthavande styrmannen c:a ½-timma efter det befh lämnat bryggan, under en mörk men klar natt sitat och stod i begrepp att passera ovan nämnda lysboj med rött gruppblixtsken,samt tydligt iakttog ett stillaliggande,signalerande fartyg (vaktskeppet) i omedelbar närhet av lysbojen säger han sig hava tillkallat befh som uppehöll sig i karthytten.Befh i sin turförnekar vid sjöförklaringen detta och säger sig " icke blivit tillfrågad eller tillsagd att komma ut förrän grundstötningen skett." 2e styrmannen vill ävenledes göra gällande att Emily vid passerandet befunnit sig c:a 3

EMILY . 9.4.43

sjömil norr om vaktfartyget.Uttalandet är absolut felaktigt och konfimmeras detta mitt xxxxxxx påstående yttermera av rorsmannens vittnesmål,vilket säger att ett vaktfartyg, troligen förankrat, passerats på c:a 200 meters avstånd, och fortsätter "strax efter det vaktfartyget först iakttagits hade vittnet dessutom lagt märke till en lysboj föröver något om BB med rött blänksken,vilken boj troligen passerats på c:a 100 meters avstånd." Denna uppgift stämmer med uppkonstrueringen i sjökortet och synes det mig anmärkningsvärt att en sådan gammal navigatör som 2e styrmannen avsiktligt sökt lämna vilseledande upplysningar. Det förefaller vidare oförklarligt att sttrmannen, som utan ringaste tvekan måste hava förstått att fartyget framkommit till den punkt där kursändring skulle ske,lät fartyget fortsätta mot det Danska landet på sin W kurs.Hade befh av någon anledning icke hörsammat styrmannens kallelse,hade det varit dennes oavvisliga plikt att stoppa fartyget och tillkalla 1e styrmannen,så framt han icke själv velat ikläda sig ansvaret för en utväxling av signaler med vaktfartyget och fortsätta resan söderöver på ändrad kurs vid lysbojen. Fartyget fortsätter nu istället med full fart mot den grunduppfyllda,mörklagda danska kusten. 35 tidsminuter senare,vid midnatt, xxxx sker vaktbyte på bryggan varvid 2e styrman ännu en gång bryter mot kutymen till sjöss. Vid överlämnandet av befälet till den på bryggan uppkomne 1e styrmannen borde 2e styrmannen för det först i detaljha relaterat vad som inträffat under hans vakt, för det andra omtalat att loggen visade för sakta och befh givit xx vissa direktiv samt för det tredje omnämnt att lysbojen med rött gruppblixtsken passerats klockan så och så mycket. Som nu blev fallet synes 2e styrman endast vara säker på att han meddelat 1e styrman " att den hållna kursen vore västlig och att fartyget passerat angöringsbojen och en boj till." 2e styrman trodde att han talat om " att den sista bojen visat rött sken." Inte heller nämnde han något om att han sett "2 fartyg signalera till varandra" och att det ena med all säkerhet var vaktfartyget. Det förefaller oförklarligt för den erfarne navigatören att en man ,som tidigare seglat många år som befh och styrman,kunnat handla på ett ur navigeringssynpunkt och sjösäkerhetssynpunkt så huvudlöst sätt som vad denne 2e styrman presterat. – Men även 1e styrmannen har som mångårig navigatör visat klandervärd försumlighet och underlåtit att efterleva de mest rudimentära regler för vanlig enkel kustnavigering. Även om 2e styrman inte meddelat honom mera än att (som befh och 2e styrman trodde) angöringsbojen och ytterligare en boj passerats,borde han genast i sjökortet och loggkladden hava övertygat sig om vid vilken tid som fartyget passerade den sista bojen.Han visste även fartygets kurs och fart – även om loggen visat något för sakta – och att , som han höll för givet, fartyget hade flera bojar attpassera.Han kunde därför möjligen hava dragit

EMILY 9.4.43

den slutsatsen "att fartyget ej befunnit sig längre än c:a 1'W om den av 2e styrmannen sist passerade bojen." Sista bojen, vid vaktskeppet, passerades kl 23.25 och då fartyget framfördes med 7 knops fart och boj-lyktorna lågo med c:a 3' mellanrum, hade det snart stått klart för honom, då inge fler bojar kommo i sikte, att distanesn varit utgången. Istället fortsatte han på den inslagna kursen yttermera 9 nautiska mil utan att meddela sig med befh och rände fartyget med full fart upp på Gyldenlöwes Flak.

Särskilda anmärkningar: Vad beträffar befälhavaren harjag med anledning av 1e styrmannen Leo Wahlners anmälan till KK mot sin förre befh, uppkallat och förhört sjökaptenen Axel Locrantz. Denne nekade över huvudtaget till alla styrmannens och de av manskapets beskyllningar, men erkände att han på grund av magbesvär inte gått ut ur karthytten när 2e styrmannen kl 23.25 rapporterat att han just iakttagit och höll på att passera "tvenne fartyg som signalerar till varandra." Däremot var befh bestämt övertygad om att styrmannen aldrig sagt ett ljud om vare sig något vakskepp eller lysbojen med rött sken. Kapten Locrantz överlämnade samtidigt ett brev han erhållit från sin förutvarande steward på Emily, ocg var denne av allt att döma synes hava haft helt andra åsikter rörande sin befälhavares mod och dug-lighet än styrmannen. Brevet har bifogats handlingarna .(Sid 9)
Huruvida befh genom sin förväxling av spir- och båkbojarna indirekt varit delskyldig till sjöolyckan, torde en anställd rättegång mot de bägge styr-männen komma att klarlägga.

Ex officio
Bo Bergström

(Tillägg till detta memorial, daterat 7.9.43, se sid)

1e STYRMAN WAHLNERS SVAR PÅ KK MEMORIAL

Svenbo, Nacka 19.8.1943

Till KK Sjöfartsbyrån.
Stockholm.

Undertecknad, Leo Gustaf Wahlner, förutvarande 1e styrman å ss Emily av Stockholm, har genom fartygets rederi emottagit en avskrift av dem utred-ning somm KK sjötekniske konsulent avlåtit med anledning av ss Emilys G. 9.4.43, och har jag med anledning härav anmodats till KK inkomma med skrift-ligt yttrande i vad sjötekniske konsulenten under rubriken " orsaken till olyckan" amfört. Jag anhåller härmed vördsamt att få inkomma med följande yttrande:
När jag löste av 2e styrman Hörnell och övertog vakten på kommandobryggan

EMILY 9.4.43

kl 00.00 den 9/4 -43 meddelade denne mig att angöringsbojen nr 7 hade passerats och därefter ännu en bpj.Styrman Hörnell talade inte om vid vilka tidpunkter respektive bojar passerats,ej heller att den sist passerade bojen visat rött blänksken och ej heller att ett vaktfartyg passerats. Vidare nämnde Hörenell ingenting om att loggen skulle ha visat fel under hans vakt. Däremot omtalade han att befh varit uppe och ute på kommandobryggan när angöringsbojen passerades och på min förfråganom de bäggevoro absolut säkra på att det var denna boj,svarade Hörnell, att de hade varit överens om att så var fallet. Efter att ha mottagit vakten gick jag in i navigationshytten för att kontrollera kursen som Hörnell uppgav vara magn . Därefter konsteterade jag,genom att se i kladden till skeppsdagboken, att angöringsbojen passerats kl 22.55 (8/4) ,loggen visande =28′och näst-följande boj kl 23.25,loggen visande = 31′. Jag konstaterade att såväl tiden som loggen mellan nämnda bojar stämde överens med avståndet dem emellan, vilket var 3 à 3¼ naut.mil,och att således den sist passerade bojen måste vara boj nr 1 enligt numreringen i sjökortet.Då det förlutit en tidrymd av 35 minuter sedan sista bojen passerades kl 23.25 och kl 24, och styrman Hörnell inte sagt sig havapasserat mer än de förut nämnda 2 bojarna,och jag beräknade att fartyget under denna tidrymd gått fram = 3½ naut.mil ,då jag beräknade farten genom vattnet till knappa 7 knop,vilket vid granskning av vad loggen visade kl 24,stämde också detta överens. Sedan jag konstaterat ovanstående detaljer, vilket drog en tidsrymd av 4 à 5 minuter,gick jag åter ut på kommandobryggan för att dels kotrollera att rorsmannenhöll den angivna kursen och dels för att se efter den tredje bojen = boj nr 2, enligt numreringen i sjökortet. Denna borde nu enligt tidsrymden mellan kl 23.25 och kl 00.05 vara tvärs eller, som jag uppgav vid sjörförklaringen,endast 0,5 eller högst 1′akter om fartyget. Jag visste av erfarenhet att dessa bojar med sina svaga vita blänksken voro mycket svåra att upptäcka och då jag inte kunde upptäcka boj nr 2,gick jag nu in för att se efter nästa boj = nr 3 enligt numreringen i sjökortet. Då jag inte heller kunde få syn på denna lät jag jungman Persson kl 00.30 läsa av loggen som visade = 38′. Efter det loggen erhållits gick jag åter in i navigationshytten och tog ut skillnaden mellan vad loggen visade vid angöringsbojen och kl 00.30 och fann då att fartyget sedan dess gått fram = 10′. Då såväl befh som 2e styrmannen enligt den senares uppgift varit säkra på att det var angöringsbojen som passerats kl 22.55 och bägga varit på bryggan och konstaterat detta, utgick jag helt naturligt från denna som varande den senaste säkre ortsbestämingen. Fartyget hade från denna punkt till 00.30 tillryggalagt= 10 naut.mil på loggen,som också stämde överens med den tid som förflutit om man inberäknar den felavläsning av loggen som allmänhetgöres av besättningen, då dessa så gott som alltid endast

EMILY 9.4.43

läsa av på hel minut,och inte bry sig om att även avläsa 10-delarna. Distansen över grund mellnan angöringsbojen och den boj som ligger västligare och visar 2 röda blänk,där kursändring skall ske, är exakt 13,8 naut mil. Kl 00.30 skulle farrtyget alltså hava 3,8′till att gå framför att komma tvärs den röda blänkbojen, vilken är en riktig lysboj till skillnad från de vitt blänkande bojarna,vikla äro lyktbojar. Efterdetta gick jag åter ut på bryggan,inriktamde mig på att med nattkikaren se efterden röda blänkbojen där kursändringen skulle ske.Jag hyste inga som helst misstankar om att allt inte stod rätt till ,ty, för det första, hade jag ingen anledning betvivla 2 gamla navigatörers utsago,ty då vore det omöjligt för en styrman ,som går vakter, att på ett betryggande sätt fortsätta den navigering som andra lämnat, och för det andra hade jag som 1e styrman på andra fartyg vid flera tidigare tillfällen i dessa av de Tyska myndigheterna utbojade leder tillryggalagt raksträckorna, på befh order, mellan vaktfartyg och ändbojar på tid och logg i mörker utan att se en enda av de mellanliggande bojarna.Det får tilläggas att jag alltid varit emot gång på natten längs dessa leder,dessa äro uppfyllda med vrak och det finns ingen garanti för att bojar eller vaktfartyg visa föreskrivet ljus. Det hartill och med häntatt jag varit med omatt passera Gjedser ubåtsspärr ,som begränsas av 2 ljusbojar, vilka båda slocknat.Jag har varnat alla befh på de olika fartygjag seglat med sedan dessa leders tillkomst för att gå nattetid och jag varnade också kapten Locrantz. Kl 00.40 hade jag ännu ej kunnat se den röda bojen och ej heller vaktfartyget som visar en röd topplanterna,varför jag lät matros Wicklander avläsa loggen igen som då visade = 39′. Jag beslöt därefter att gå ut distansen mellan ändbojarna = 13,8′, vilket jag beräknade skulle vara gjort kl 01.00,och under mellantiden, mellan kl 00.40 och kl 01.00, då 2,8′återstod att gå fram, skärpa utkiken efter den röda bojen och vaktfartyget,vilket jag också ålade utkinen Wicklander att göra. Kl 01.00 lät jag åter avläsa loggen som då visade = 41′och nära 4/10-delar däröver. Efter detta gick jag in i navigationshytten för att anteckna tid och logg samt lägga ut den nya kursen i kortet ,varefter det var min meing att ändra kursen sydvart och därefter varsko befh som låg i en angränsande hytt till naiviagtionshytten och sov. Någon kursändring hann jag dock inte utföra och ej heller varskor befh ty rände fartygetpå grund strax efter att jag lämnat navigationshytten för attutföra kursändringen. Grundstötningen skedde kl 01.05.Strax därefter iakttog jag ett svagt vitt ljus föröver,tydligen härrörande från ett fiskefartyg då det kort efteråt försvann, ej som amgivits i sjöförhörsprotokollet att detta ljus skulle härröra från Bogseströms ljusboj i Danmark. Alla fyrar och övriga ljus på det danska landet voro släckta.Ovanstående utgöre en med sanningen överensstämmande redogöresle för hur jag tänkt och handlat och är jag beredd beediga denna.

EMILY 9.4.43

Med ovan anförda tillbakavisar jag sjötekniske konsulentens anklagelse mot mig att hava visat "klandervärd försumlighet och underlåtit att efterleva de mest rudimentära regler för vanlig enkel kustnavigering." Jag anser mig hava uppfyllt alla åligganden som anstår en god navigatör och gällande kutym till sjöss. Detta är den första grundstötning jag har varit med om under min bana som befäl,en sådan kan hända vem som helst, den kanjag inte påtaga mig en skuld som inte är min. Bifogar 2 st avskrifter av betyg vilka anser mig som varande en god navigatör och yrkesman. Konsulenten säger vidare i sin utredning att " jag borde genast i sjökortet och loggkladden hava övertygat mig om vid vilken tidfartyget passerade sista bojen." Detta har jag gjort och hänvisar jag till min redogörelse och vilket bevisas genom att jag under en timmes tid från kl 24 till kl 01,00 lät läsa av loggen inte mindre än 3 gånger.Vidare visade ej loggen fel mellan kl 22.55 och kl 01.00 vilket också framgår av min redogörelse. Farten beräknades av mig till knappa 7 knop vilketöverensstämmer med tid och logg. Vidare säger sjötekniske konsulenten att jag omöjligen kunde hava dragit den slutsatsen att " fartyget ej befunnit sig längre än c:a 1′W om den av vittnet Hörnell sist passerade bojen." Detta har angivits fel i sjöförklaringsprotokollet och överensstämmer icke med den uppgift jag lämnade vid sjöförklaringen utan torde hava blivit missuppfattat av borgmästaren som höll förhöret,som så mycket annat som framkom vid sjöförklaringen. Som sjöförklaring betraktat måste jag protestera mot densamma.35 tidsminuter förflöt mellan det sista bojen passerades kl 23.25 och jag mottog vakten kl 24.00.Jag skulle vara en med navigation fullkomligt obekant person om jag skulle påstått att fartyget endast befann sig 1′W om den av styrman Hörnell sist passerade bojen. Detta faller på sin egen orimlighet och hänvisar jagtill min ovanstående redogörelse. Slutligen anför sjötekiske konsulenten att sista bojen (jag utgår fortfarande från att denna boj var nr 1 den av vittnet Hörnell uppgivna) som passerades kl 23.25 och då fartyget framfördes med omkring 7 knop skulle fram till kl 24 ha tillryggalagts = 3½ à 4′, loggen visade nämligen kl 24/ = 34′,frånräknat felavläsning 0,5 fram eller tillbaka,och därefter jag skulle ha låtit fartyget gått fram ytterligare 9′ utan att meddela mig med befälhavaren, och rände fartyget med full fart upp på Gyldenlöwes Flak. Från kl 23.25 skule jag alltså sammanlagt gått fram med fartyget 13,0 mil Detta är enligtmin åsikt felaktigt ty distansen mellan boj nr 1 och bojen visande rött blänksken är ej mer än 10,3′. Av min ovan avgivna redogörelse framgår även detta. Jag utgick aldrig i min navigering från den sista boj en vid vaktfartyget,alldenstund jag ej hade någon vetskap om att denna passerats,utan från angöringsbojen,vilken punkt jag var absolut säker på var en mycket god ortsbestämning då två gamla beprövade navigatörer konstaterat att att det var denna som passerades kl 22.55,och det finns väl

EMILY 9.4.43

ingen som kan förmena mig ~~ikkighetenxdäravx~~ riktigheten därav.

Beträffande särskilda anmärkningar i sjötekniske konsulentens utredning vidhåller jag allt fortfarande alla punkter i min anmälan mot befh kapten Locrantz,vilken blivit bestyrkt av från 3 oförvitliga besättningsmän avgivet intyg ,denna min anmälan icke för att skada kapten Locrantz men väl få bevisat med vilken slöhetoch nonchalans han tog sin uppgift som befälhavare och som enligt mitt förmenenade haft till följd grundstötnings olyckan. I sjöförklaringsprotokollet står infört att jag förmenat kapten Locrantz vara feg, i det han icke under resa Cuxhaven-Rotterdam och vice versa, icke varit uppe på bryggan utan siället vistats i närheten av livräddningsflotten på poopen. Resan Cuxhaven-Rotterdam tager c:a 36 timmar i anspråk och när den Tyska kontrollofficeren kommer ombord i Cuxhaven avlämnar han ett P.M vari befh meddelas att denne officer icke är någon lots ,utan har till uppgift att lämna befh meddelanden om vilka kurser som skola styras och att han icke på något sätt är ansvarig för fartygets navigering. Kapten Locrantz lämnade genom sitt förfaringssätt ansvaret helt och hållet i sina styrmäns händer ,vilket är föga smickrande för honom själv,och skulle det vara på sin plats att få utrett vad som är en befälhavares plikt och skyldighet. I ochmed att såväl 1e som 2e styrman numera hava ansvarsvakter,kan ju en befh helt enkelt draga sig undan varje besvärlig situation och sedan kasta skulden på sina styrmän i det han själv icke var tillstädes. Kapten Locrantz nämnde vid sjöförklaringen att han inte kunde vara vaken jämt.Detta har heller aldrig ifrågasatts, men är det enligt min ~~upf~~ uppfattning en befälhavares oavvisliga plikt att vid fara av vad slag det vara må, och vid tillfällen då han är osäker på fartygets position elleri tjocka, vistas på kommandobryggan utövande sin tjänst. Beträffande kapten Locrantz's till KK överlämnade brev som han erhållit från sin förutvarande steward på Emily,vilket bifogats handlingarna, vari denne av allt att döma synes hava haft helt andra åsikter rörande sin befh mod och duglighet än styrmannen, får tilläggas, att enligt mitt förmenande en steward är inkompetent att bedöma en befälhavares yrkesskicklighet, denne kan möjligen giva sitt utlåtande om honom som människa betraktat. Slutligen anhåller jag vördsamt att vid kommande rättegång,vilken angives skalläga rum mot såväl mig som styrman Hörnell, även befälhavaren Locrantz blir instämd till rätten i och för klarläggandet av verkliga orsaken till olyckan och anhåller jag att respektive kapten Locrantz och styrman Hörnell åläggas besvara nedanstående frågor:

1) Vid passerandet av Sandhammarens ljusboj tillrådde 1e styrman befh att ej fortsätta längre än till Trelleborgs redd och uppankra där under den mörka delen av natten då vindstyrkan var = 7 och vinden WNW med tilltagande hög sjö,och vi bägge hade erfarenhet av hur svårt det var att

EMILY 9.4.43

upptäcka bojarna i mörker. Av vad anledning följde icke befh detta råd? Fullgott skäl för en uppankring fanns,då han föregående natt utan skäl lade fartyget till ankars på Kalmar redd.Fartyget anlände till Kalmar redd ungefär kl 22 den 7.4 för att påmönstra 2e styrman Hörnell. Kl 23 var fartyget klart för avgång igen,men låg kvar till ankars till kl 08 den 8.4. Vid detta tillfälle rådde klar sikt och gott väder. Hade befh fortsatt omedelbart efter mönstringen hade fartyget passerat olycksområdet vid full dager och olyckan hade aldrig hänt.

2) Var befh säker på att det var angöringsbojen som passerades kl 22.55 8.4? Om inte, varför gick han då och lade sig omedelbart därpå? Fartygets position var i så fall tvivelaktig och hade han full vetskap om att en större kursändring snart skulle ske. Detta framkom icke vid sjöförklaringen, i protokollet står det endast att befh trott så.

3) Det förefaller egendomligt att varken befh eller 2e styrman efter passerandet av den första bojen kl 22.55 upptäckte bojen med 2 röda blänk eller vaktfartyget med sin röda topplanterna,vilka båda måste ha varit synliga då? I väder med klar sikt är konstaterat att såväl bojen som vaktfartyget mitt emellan boj nr 2 och boj nr 3 är synliga.

4) Varför varskodde inte befh sin 1e styrman då han enligt påstående var sjuk när bojen passerades kl 22.55 och överlämnade befälet åt honom? Detta i all synnehet som styrman Hörnell endast varit ombord 3½ dagar. Han kom ombord kl 22 den 7.4 (Se Nr 1 ovan) och således var obekant med fartyget, och befh själv tidigare påpekat detta för 1e styrman och att han sagt sig skola pröva honom först.

5) Varför talade inte styrman Hörnell om för 1e styrman vid avlösningen, att den sist passerade bojen visat rött blänksken och att ett vaktfartyg passerats? Med den erfarenhet 1e styrman hade från sina föregående resor sedan lång tid tillbaka,skulle han, om så gjorts, ögonblickligen ha vänt fartyget ,gått tillbaka till den röda bojen och ändrat kursen sydvart. Detta av den anledningen att det endast fanns en boj visande rött blänksken i detta område och att något tvivel alltså icke kunde råda därom.

6) Varför stoppade inte styrman Hörnell fartygets framfart när den röda bojen kom tvärs,när befh underlät att komma ut,och ånyo kallade honom och om så icke blev fallet,varför kallade han inte på 1e styrman?

7) Styrman Hörnell måste absolut hava iakttagit att vaktfartyget morserat till Emily,ty detta vaktfartyt anropar alltid alla passerande fartyg då uppgift om namn och destination måste lämnas. Detta vaktfartyg brukar anropa alla fartyg så snart deras lanternor bliva synliga och förefaller det också egendomligt att befh,när han var på bryggan,icke observerade detsamma.Emilys topplanternor,vilka voro elektriska, voro oskärmade, endast sidolanternorna voro skärmade.

Forts

EMILY 9.4.43

8) Har styrman Hörnell ej förväxlat Smygehuks fyr med Trelleborgs fyr och det var den senare han pejlade i st.f den förra? Trelleborgs fyr syns nämligen i klart väder på över 16′avstånd,trots att fyren i fyrlistan icke står angiven för denna lysvidd.

Högaktningsfullt
L.Wahlner
Adress, Svenbo,Nacka.

(Bifogat 2 betygsavskrifter att Wahlner tjänstgjort på ss Emily under kapten B.Wiström 17.5-15.6.43 och den 24.10.39 - 15.6.40 varit 2e och 1e styrman på ss Monark av Sthlm under befh E.J. Wikström, med goda vitsord. "Styrman Wahlner avmönstrar på grund av ss Monarks krigsförlisning i Nordsjön den 4.5.40.")

2e styrman HÖRNELL försvarat sig i brev

Brevet till KK Sjötekniske konsulent är märkt "Konfidentiellt."

"Jag erhöll häromdagen från rederiet edert utlåtande beträffande ss Emilys grundstötning 9.4.43 och har jag genomgått dess innehåll. Jag bestrider bestämt att befh Locrantz,då han varskoddes omatt den första bojen blivit synlig,givit någon som helst instruktion beträffande en västligare ligg-andeboj,som han säger sig ha nämnt,visat 2 röda blänk,ävenså sade han ingenting om förekomsten av ett vaktfartyg i närheten av samma ställe. Detta kan intygas av timmerman Josef Johansson,box 150,Mörbylånga ,telefon 16,tillfälligt tjänstgjort som utkiksman. Jag frågade efter de kursanvis-ningar som jag visste bruka erhållas vid avgång från svensk hamn,och blev jag då sänd till salongen akterut för att avhämta desamma,samt översände jag dem till befh i karthytten,där denne vidtog studerande av kursanvis-ningarna.Hade dessa papper förut under resan varit tillgängliga för vakt-havande styrmannen och ej,såsom nu var fallet, bringats till karthytten först i och med ankomsten till bojarna,hade givetvis navigeringen säker-ställts på ett mera betryggande sätt,men var det för mig en omöjlighet att en så mörk natt som den ifrågavarande lämna sin post på bryggan för att i navigationshytten studera dessa papper,ty hade jag säkert blivit så bländad av ljuset att jag ingenting sett vid utträdandet på bryggan. Jag ansåg ej heller detta nödvändigt då jag såg att befh hade sin upp-märksamhet fäst på kursanvisningen ifråga,dock utan att giva mig några som helst instruktioner beträffande navigeringen. Att jag på eget bevåg ej kunde göra en kursändring på c:a 8 streck anser jag fullt förklarligt då jag ej visste att fartyget befann sig så slångt västerut som vid den sista bojen,alldenstund jag ej varit i tillfälle personligen studera kurs anvisningen och jag blott sett en boj före den förut nämnda röda bojen.

EMILY 9.4.43

Då nu befh blivit varskord om de 2 bojar som passerats och själv studerade kursanvisningarna,synes det mig synnerligen anmärkningsvärt att jag som 2e styrman skall bliva beskylld för "grov vårdslöshet" i tjänsten.

Beträffande pejlingen av Smygheuks fyr låter ni påskina att denna skulle ha varit i sikte förrän jag siktade den. Jag bestrider att så kunnat vara fallet,ty vid tillfället hade jag utkiksmannen på bryggan och vi fingo ubgefär samtidigt syn på fyren.Att distansen till fyren ej togs berodde på att jag ansåg att fartyget var på betryggande avstånd från fyren,att det viktigaste var att fastställa hur långt fartyget framgått i W riktning. Då senare en boj kom i sikte och dess karaktär konstaterades underrättades befh härom ,men nämnde denne ej något om vilken boj detta var. -Beträffande att jag skulle avsiktligt sökt lämna vilseledande uppgifter vid sjöförhöret i Sölvebsorg måste jag på det bestämdasts bestrida detta påstående, ty avsåg min uppgift om ifrågavarande distans ej det fartyg som sedermera visade sig vara vaktfartyget,utan det signalerande fartyg som kom söderifrån. Jag tror mig i övrigt bättre istånd att bedöma en distans på sjön,än de personer som uppgivit distansen till c:a 2-100 meter,vilka aldrig utövat befäl och således äro okunniga i avståndsbedömning.

Om nu,som det ser ut, befälhavaren skall helt fritagas från allt ansvar vid navigeringen,står jag frågande inför den ställning han innehar ombord. Har han inget ansvar,förstår jag ej varför det över huvudtaget skall finnas en person ombord med hans befogenhet,och nog måste det väl anses som höjden av slöhet att ej på något sätt taga del i navigeringen i de riskfyllda farvatten varom det här är fråga. För övrigt vill jag nämna att kapten Locarntz under de 2 dygn jag var ombord å ss Emily före grundstötningen,alltid bemötte mig synnerligen snäsigt och ohövligt,vilket ej bidrog till att befrämja det goda samarbetet som bör vara rådande mellan samtliga ombordvarande för att stadfästa fartygets säkerhet. Ansåg sig befh vara så sjuk att han ej kunde handhava navigeringen,är det märkligt att han uppehöll sig i karthytten och ej i sin hytt akterut,och överlämnade befälet till sin närmaste man 1e styrmannen. Skulle jag själv fått bestämma hade jag givetvis ankrat och inväntat dager då jag visste att de Danska fyrarna voro släckta. Det är förövrigt mycket vanligt i dessa farvatten under nu rådande förhållanden. Istället låg fartyget förankrat på Kalmar redd en hel natt utan rimlig anledning trotsd att vädret var klart och alla svenska fyrar äro tända. Hade detta ej gjorts hade ~~landmärken~~ fartyget anlänt till de tyska bojarna vid dagsljus och den timade grundstötningen aldrig inträffat alldesnstund man då på kända landmärken hade kunnat konstatera hur långt västerut fartyget befunnit sig. Med anlednign av ovanstående måste jag fritaga mig för allt ansvar i denna sak.

Danzig den 24.8.1943

A.Hörnell

EMILY 9.4.43

Wahlner undanbett sig stämning till hemadressen

I brev till allmänne åklagaren,polisdomaren Herr Berglund,Riddarholmen 5, stockholm,från 1e styrman Leo Wahlner, daterat Västerås 2,9.43, skriver denne " Jag är f.n. anställd såsom 1e styrman å ss Banana av Stockholm redAB Westindia,Strandvägen 7a, Sthlm, och anhåller jag att eventuell stämning till Rådhusrätten i anledning av ss Emilys grundstötning tillställes mig genom ovanstående adress och ej genom min hemadress Svenbo, Nacka. Högaktningsfullt L.Wahlner.

TILLÄGG TILL KK MEMORIAL,daterat Sthlm 7.9.43

VAKTHAVANDE 1e styrman vid ss Emilys grundstötning 9.4.43 har i sin svars skrivelse av den 19.8.sökt försvara sin klandervärda navigering under olycksnatten och tillbakavisar mitt uttalande om att han underlåtit att efterleva de mest rudimentäre regler för kustnavigering. Styrmannen har medelst tillhjälp av en till synes felaktig logg uppkonstruerat ett försvar som dock inte håller streck vid ett sakligt bedömande. Även om 2e styrman inte u-rättat honom om vare sif loggens felvisning eller passerandet av lysbojen med rött sken ,skulle han (1e styrman),som anser sig själv vara en god navigatör, ha förstått att fartyget omöjligen kunde hava tagit 2 timmar 10 minuter för att tillryggalägga den endast 9,2 nautiska mil långa distansen mellan tvärs Smygehuk och vad han kalar boj nr 7 (angöringsbojen En blick i bryggkladden skulle nämligen genast hava klarlagt för honom att loggen kl 20.45 visade 117',varför densamma under kvällsvakten rådande väderleksförhållanden icke kunnat registeera 128' kl 22.55.- Den avlästa distansen utgör 11 naut.mil,men hade fartyget i verkligheten tillryggalagt 19 naut.mil. I detta sammanhang var 1e styrman med all säkerhet underkunnig om att en vanlig logg aldrig "springer" för fort när fartygets fart gått ner något i motsjö,utan då istället visar tendenser att draga sig för sakta. Således borde loggen - under förutsättning att bojen nr 7 hade passerats kl 22.55 - visat mindre än 117' + 9,2'. - Sluligen vill 1estyrman, fortfarande med hjälp av den felaktiga loggen,sätta i tvivelsmål att fartyget från kl 23.25,då vaktskeppet och lsybojen med rött skenpasserades, till platsen för grundstötningen kl 01.05 tillryggalagt 13 nautiska mil.Riktigheten av detta mitt uttalande kan genast konstateras vid en avsättning i sjökort nr 35,där de omförmälda bojarnas positioner blivit utlagda enligt Marinstabens anvisningar.Distansen kan till och med bliva något större, beroende på var å Gyldenlöwes Flak som grundstötningen ägde rum. Jag vidhåller därför fortfarande mitt tidigare uttalande att 1e styrman genom försumlig navigering medverkat till sjöolyckan och är detta yttrande oberoende av det av strymannen påstådda isnmugna felet i sjöförklaringsprotokollet.

Forts

EMILY 9.4.43

Vad därefter 2e styrman beträffar har denne i en skrivelse av den 24.8 avsagt sig allt ansvar för fartygets grundstötning. (Se sid 19) Han bestrider på det bestämdaste " att befh givit någon som helst instruktion beträffande en västligare liggande boj...ävensom sade han ingenting om förekomsten av ett vaktfartyg i närheten av samma ställe." 2e styrman vill dessutom i sin skrivelse göra gällande att han icke erhållit några som helst instruktioner beträffande navigeringen och anser det fullt förklarligt att han kl 23.25 ej ändarde kurs " då jag ej visste att fartyget befann sig så långt västerut som vid den sista bojen,alldenstund jag ej varit i tillfälle att personligen studera kursanvisningarna och jag blott sett en boj före den förut nämnda röda bojen." Dessa styrmannens nu gjorda påståenden gå s..ick i stäv med vad han tidigare relaterat vid sjöförhöret. Han sade sig då känna till " att svenska handelsfartyg som färdades mellan Sverige och Tyskland samt vice versa , av Tyska myndigheter erhölle instruktioner om ..n väg som skulle användas,nämligen bl.a dels en öst-västlig linje c:a 16' syd Trelleborg med ungefär 5 lysbojar,dels ock en sydlig linje markerad med c:a 8 lysbojar. " Före resans anträdande hade vittnet hört uppgivas att ungefär i den vinkel som bildades av de båda nämnda linjerna funnes ett tyskt vaktfartyg ,dels och en lysboj med rött sken. Om nu 2e styrman ,som han i sin inlaga vill hävda, icke hade ägt någon kännedom om vare sig lysbojen med rött sken eller det tyska vaktfartyget och icke heller fått några order av befh rörande utpurrning vid kursändringsbojen,varför gick han då in i karthytten och meddelade befh om " såväl de 2 signalerande fartygen som lysbojen med det röda skenet." ? Att styrmannen torde hava vetat eller åtminstone misstänkt attdenna boj var densom utgjorde slutet av Väg 32a synes ..g ligga i öppen dag.Han erkänner själv att han tidigare märkt att loggen visat fel," vilket fel han jämväl kl 22.55 underrättat befh om." - Vidare säger 2e styrmannen i sin skrivelse att jag velat påskina att Smygehuks fyr s..lle hava varit synlig långt innan vare sig styrman eller utkiken fått sikte på densamma. Detta är felaktigt. Jag är tvärtom positiv att så varit fallet. I skeppsdagboken för såväl kvälls-dom hundvakten står enligt Rapport om sjöolycka,punkt 12, "mycket mörk natt med klar sikt." Smygehuks fyr lyser 14 nautiska mil och har därför med till visshetgränsande sannolikhet varit synlig kl 19.30 då det varit så pass mökrt att skenet skulle hava slagit igenom .När jag därför säger att skenet med all säkerhet varit synlligt ombord minst ½-timma tidigare än 20.15,är detta konstaterande ingen överdrift under rådande väderleksförhållanden. I detta sammanhang kanjag icke undgå att understryka att fyrskenet under sådana förhållanden brukar synas en eller annan mil längre än den i fyrlistan angivna. Det har därför varit ren försumlighet från styrmans sida att icke en 4-streckspejling blev tagen på fyren. Att en positionsbestämning varit av sekundär betydelse för styrman tyder även hans uttalande på då han säger att " distans till fyren ej

EMILY 9.4.43

togs berodde på att jag ansåg att fartyget var på ett betryggande avstånd från fyren" och " att det viktigaste var att fastställa hur långt fartyget framgått i W riktning." Ett sådant yttrande tyder på att den som avfattat skrivelsen är synnerligen dåligt bevandrad i allt som rör terrester navigering.Just därför att fartyget kommit 1,5 (1,2) nautiska mil innanför kurslinjen blev man ur stånd att plocka upp angöringsbojen (nr 7) och passerade dessutom norr om bojarna nr 1 och 2. För övrigt bar icke den satta rv kursen S 70° W rätt på angöringsbojen utan istället mitt emellan bojarna nr 1 och 2. En sådan kurs på boj nr 7 -om den från början varit avsedd - var S 68° W. Vad styrman menat med " betryggande avstånd" är därför svårt att förstå i dethär sammanhanget. Fartyget kunde ha framförts på ett ur navigeringssynpunkt betryggande sätt från fyren även om avståndet nedbringats till 3/4 nautisk mil. - Det synes mig slutligen oförklarligt att 2e styrman icke tagit del av sjöförklaringsprotokollet innan han bemött mitt vördsamma memmorial till KK. Han påstår att hans tidigare uppgift rörande avståndet till vaktskeppet avsett -det signalerande fartyg som kom söderifrån." Inför rätten sade han :" När de 2 fartygen varit Emily som närmast hade de befunnit sig från Emily: det förankrade på c:a 3 sjömils avstånd och det söderifrån kommande fartyget på omkring 4 sjömils avstånd." Båda styrmans uttalanden är lika osanna,vilket jag tidigare framgållit och som även tydligt framgår vid en enkel uppkonstruering i sjökortet.".

Stockholm 9.9.53

Bo Bergström

STOCKHOLMS RÅDHUSRÄTT 16.4.1945

27.3.45 blev Locrantz, Wahlner & Hörnell stämda av sjöåklagaren Gösta Berglund att vid laga påföljd inställa sig vid Stockholms Rådhusrätts 2a Avd mån 16.4.45 kl 10 f.m för att svara å yrkande om asnvar å Locrantz jämlikt § 293 Sjölagen samt å Wahlner & Hörnell jämlikt § 79 i Sjölagen för vållande av sjöolycka.

Åklagare Gösta Berglund.

Locrantz biträdd av advokat Edmund Silfverstolpe.

Tidigare icke redovisade handlingar:

1) Odaterad skrivelse från Marinstaben till Sjötekn.Konsulenten.

" Från skärningspunkten mellan väg 51 och väg 32a på lat N 55 7,0′- long O 13 13,0′, utmärkt med rödvit båkboj med tratt under klot och bojlykta styres på väg 32a förbi position 2 - lat N 55 6,5′-O.13 1,0′- utmärkt med rödvit spriboj med bojlykta,och position 1 - lat N 55 5,8′-O.12 49,5 -utmärkt med rödvit lysboj.gruppblixtsken 2 röda, samt därifrån på väg 32 förbi nedanstående positioner ned till väg 1:

Forts

EMILY 9.4.43

Lat N. 55 0,5′- lomg 0.12 47′
-"- 54 54,7′- long 0 12 44,5′
-"" 54 49,0 - long 0 12 42,0′
-"- 54 43,2′- long 0 12 40,0′

Marinstaben.

==

2) Ett brev daterat Sthlm 9.6.43 till Sjötekn.konsulenten.
Avsändarens signatur oläslig. Märkt "Förtroligt"

Broder!

I anslutning till de uppgifter du erhöll med Sjöfartsdetaljens note den 30 ds (30.5) beder jag härmed få meddela följande.
Den 24.3.43 utfärdades nedanstående meddelande:
"De ~~mifrixxvägar~~ minfria vägar som anordnats genom försorg av de Tyska myndigheterna bliva fr.o.m 25 mars delvis omlagda,varför de kursanvisningar som utlämnats till sjöfartskontoren icke äro överensstämmande med kursernas sträckning, numrering och utprickning i alla avseenden.Till dess nya svenska kursanvisningar hinna utarbetas och distribueras,böra därför befh å svenska handelsfartyg som avhämta kursanvisningar å sjöfartskontor uppmanas, dels att hos Tyska vaktfartyg efterhöra vägarnas nya ~~stcë~~ sträckning ,dels iakttaga särskild försiktighet med hänsyn till denändrade utprickningen. Vid avgång från Tysk hamn bör tills vidare Tysk kursanvisning under alla förhållanden inhämtas å Dienststelle. I den svenska vägen 90 kommer ingen ändring att vidtagas. I den mån de nya svenska kursanvisningarna hinna färdigställas,kommer de att utsändas och skola då ersätta ersätta motsvarande äldre kursanvisningar,vilka skola makuleras. Den 2.4 expedierades till Sjöfartskontoren i assurerad försändelse Väg 32-32a "Öresund till Väg 51." Den 10 april expedierades nya allmänna anvisningar i vilkas moment 6 bestämmelserna återfinnas angående bojlyktornas ljuskaraktär.Därav framgår att i kursändringspunkter visa lyktorna 2 sekunder ljus och 2 sekunder mörker och på raksträckor 2 sekunder ljus och 4 sekunder mörkt. - Utprickningen efter Väg 32a framgår av den åberopade noten,som emellertid,enligt telefonmeddelande till dig den 7.6, bör kompletteras med uppgiften att på den boj som ligger vid skärningspunkten med väg 51 även finnes en bojlykta. Mellan de ordinarie bojarna på Väg 32a ha vidare utlagts rörvita spirbojar med bojlykta,dock utan att dessa senares positioner angivits. Den 14.4 slutligen utsändes härifrån ett förtroligt signalmeddelande,vars moment 1 återgives nedan. Detta meddelande lämnas till handeslfartyg som hämtat kursanvisningar på Sjöfartskontor. " Fartyg destinerade från svenska ostkusthamnar eller från sydkusten till tysk hamn W om longitud 0.16° tillrådas styra på

EMILY 9.4.43

svenskt territorialvatten mellan Sandhammaren och Trelleborg och därefter enligt utlämnade kursanvisningar.

Bästa hälsningar
Din tillgivne
J. oläsligt namn

De åtalades ekonomiska förhållanden

Advokat Silfverstolpe ingav till rätten sin utredning om kapten Locrantz ek. förhållande n. Gift, enson på 24 år son studerar på Chalmers i Göteborg och vars utbildning bekostas av fadern med c:a 400:-/mån. Egna inkomster c:a 8750 enligt senaste taxering. Ungefärlig förmögenhet c:a 1000 kronor liggande i övervärde å en liten villa (texeringsvärde 9500 kr,intecknad till belåning 8000:-)

Arbetslös sedan sept 1944.Uppbär för närvarande ingen lön från rederiet.

((Sjöfartsstoppet på Tyska hamnar trädde i kraft sept 1944.))



1960
Sjökapten Axel J. Lokrantz, Ljungskile, 70 år den 30 maj. Han är född i Karlstad och avlade styrmans- och sjökaptensexamina i Göteborg åren 1916—1919. L. blev befälhavare på *Ester Thordén* 1930 och på *Ingrid Thordén* 1936. Sedan dessa fartyg skiftades över till finsk flagg har han tjänstgjort som befälhavare och styrman i olika rederier fram till 1955, då han avgick med pension.

1e styrman Leo Wahlner var i april 1945 befh på m/t Skansen,tillhörigt Enhörnings Fabriks AB i Stockholm,men då detta fartyg lades upp i sept 44 uppbär W numera endast 75% av lönen.som befh. Gift, ett barn på 18 år. Inkomst 498:-kr/mån inkl. dyrtidstillägg samt fritt vivre. Senast taxerad årsinkomst 6490:- Skuld till Göteborgs Fattigvårdsnämnd 800:- Underhåll till moder 50 kr/mån.

2e styrman Arvid Hörnell. Lämnat sin stjänst till sjöss i nov 1943. Sedan jan 44 anställd som kontorist på Sjöhistoriska Muséet,Sthlm. Gift, 13-årig dotter. Inkomst 74 kr/veckan inkl dyrtidstillägg.Senaste taxering 5860:- Skulder c:a 500:- kr.

Ett sjökort,SKV nr 35, rättat till 1.10.42 å vilket fartygets kurslinje och grundstötningsplatsen angivits har bilagts konceptprotokollet.

==========================

Åklagaren Gösta Berglund anförde härpå: Då Locrantz först fått sikte på skenet från en bojlykta i den öst-västliga kurslinjen,kunde han icke vara säker på att den siktade bojen vore angöringsbojen nr 7,utan hade han istället med hänsyn till den därförut satta kursen haft anledning antaga att det varit någon av de andra bojarna som siktats.Dessa omständigheter borde hava givit Locrantz anledning att kvarstanna å bryggan till dess

EMILY 9.4.43

kursändring sydvart hän skulle ske. - Hörnell - vilken av befh erhållit order om att, då fartyget framkommit till boj nr 4 som visade rött sken, kursen skulle aändras och att han skulle underrätta befh - borde, för den händelse han icke på eget bevåg velat ändra kursen, hava stoppat. När han överlämnade vakten till Wahlner,hade han meddelat dedde att fartyget passerat angöringsbojen och ytterligare en boj,utan att nämna att den sistnämnda visat rött sken. Härigenom hade han misslett Wahlner angående fartygets läge. -Vad slutligen anginge Wahlner hade dene på grund av de upplysningar han fått vid vaktbytet haft att räkna med att fartyget inom kort tid skulle nå fram till ytterligare en boj.Utan att han fått syn på denna hade han låtit fartyget framgå på samma kurs under mer än en timme i stället för att rätteligen stoppa då han inte fått syn på någon ytterligare boj.

Befh Locrantz hörd i målet:Förklarat sig vidhålla sina vid sjöförklaringen lämnade uppgifter,varjämte han förmälde: Det hade ingen betydelse till vilken av bojarna på den öst-västliga kurslinjen fartyget först framkommit,enär han varit medveten om att kursen skulle ändras sydvart hän först då fartyget framkommit till bojen med rött sken. Det kunde inte rätteligen påfordras att Locrantz skulle ha kvarstannat på bryggan enär Hörnell tidigare tjänstgjort på andra fartyg som gått ifrågavarande led, och förty hade kännedom om densamma. Hörnell hade ungefär en halvtimme efter det Locrantz lämnat bryggan varskott om 2 fartyg signalerande till varandra.Därutöver hade han icke,såvitt Locrantz uppfattat,yttrat något beträffande navigeringen eller fartygets läge.

2 styrman Wahlner: Vidhöll sina vid sjöförklaringen lämnade uppgifter med de ändringar häri som framginge av hans förklaringsskrift till KK. Härutöver tillade han att Hörnell vid vaktbytet uppgivit, dels att fartyget apsserat angöringsbojen och att befh då befunnit sig på bryggan och vitsordat att denpasserade bojen var angötingsbojen, och dels att fartyget därefter passerat ytterligare en boj.Däremot hade Hörnell icke lämnat någon uppgift om ljusets karaktär på de bojar som passerats. Wahlner hade fått den uppfattningen att fartygetpasserat de båda uppgivna bojarna på de tider aom angivits i loggkladden och hade därför beräknat att fartyget vid vaktbytet haft boj nr 2 ungefär tvärs eller något akter om tvärs. Han kunde dockinte upptäcka ljuset från någon boj oaktat han använt sig av kikare. På av åklagaren ställd fråga vitsordade Wahlner att han, därest han verkställt lodning, skulle ha insett att fartyget inte befunnit sig på den plats han beräknade. - Wahlner hänförde sig härpå till innehållet i en skrift som upplästes och var så lydande: Stockholm 14.4.45
Till Stockholms Rådhusrätt. Sjökaptenen Leo Gustaf Wahlner ... får här-

EMILY 9.4.43

med till mitt försvar vördsamt meddela följande: Sjöåklagarens talan mot mig bestrides till alla delar. Som skäl härför får jagöverlämna bifogade avskrift av redogörelse över händelseförloppet under min vakt före grundstötningsolyckan samt härmed förknippade händelser som jag den 19.8.43 översände till KK för bemötande av vad sjötekniske konsulenten anfört angående orsaken till olyckan och anhåller jag att Rådhusrätten ville ålägga respektive befh och styrman Hörnell att besvara de 8 frågot som finnas införda i denna. Utöver denna redogörelse får jag framhålla att när Sandhammarens ljusbojpasserades på min vakt den 8.4 kl 16.55 det blåste hård WNW vind med växande hög sjö ,tillrådde jag befh att siället for att från Sandhammaren sätta kurs direkt på angöringsbojen = boj nr 7 i det sjökort som användes, följa Svenska landet fram till Trelleborgs redd,där fartyget. för vind och sjö skulle kunna ankra upp eller ligga bi under den mörka delen av dygnet. Jag framhöll också för befh fördelen av att först gå upp till Trelleborgs redd,där fartyget sedan, om vädret tillät, ochhan inte önskade ankra upp,med utgångspunkt från den utanför Trelleborg placerade svenska vaktbåten på ett betryggande sätt kunna fortsätta resan längs den av Tyska myndigheter utbojade leden som tog sin början där vid tremilsgränsen. Ovanstående förfarande ansåg jag ha alla fördelar,ävenom resan därmed skulle bliva fördröjd några timmar. Att sätta kurs direkt från Sandhammaren på boj nr 7 är enligt min uppfattning oriktigt,enär det under den långdistans, omkring 40 mautiska mil, fartyget har att gå fram för att nå angöringsbojen,flera faktorer kan komma att spela in ,såsom disigt väder,ström etc,vilket kan föra med sig att det blir svårt att få tag på nämnda boj. Även ur den synpunkten att magnetminerisk förelåg pådenna osvepta raksträcka mellan Sandhammaren och angöringsbojen, är det förkastligt. Befälhavaren avböjde emellertid detta råd, av vad anledning vetjag inte, och kursen sattes direkt på boj nr 7. Kl 18.30 samma dag blev jag avlöst av styrman Hörnell som därefter skulle ha vaktbefälet till kl 24. Då jag ca kl 23.56 åter kom upp på bryggan för att överta vakten till kl 04 (9.4)fick jag av Hörnell reda på att boj nr 7 passerats och att befh även vid detta tillfälle varit uppe på bryggan och att de bägge tillsammans konstaterat att det var boj 7 fartyget passerat. Hörnell bejakade på min fråga att befh och han varit helt säkre på att det varit boj nr 7.Därefter motalade Hörnell att ännu en boj passerats ochatt tid och logg för såväl angöringsbojen som boj nr 1 fanns inskrivet i loggkladden.Efter att ha lämnat av kursen växlades ej flera ord mellan oss och Hörnell lämnade bryggan.Jag gick in i navigationshytten för att kontrollera Hörnells uppgifter,varefter jag återvände ut på bryggan för att kontrollera att rorsman höll kursen och för att hålla utkik efter de resterande bojarna som skulle passeras innan kursändring sydvart kunde ske. I kladden till skepps-

EMILY 9.4.43

dagboken hade jag konstaterat~~a~~ att Hörnell kl 24 ihfört loggen =34'. Då far tyget från kl 23.25,när boj nr 1 passerades ,logg = 31', till kl 24 således gått fram 3 naut.mil eller något mera,beräknade jag att boj nr 2 nu skulle vara i det närmaste tvärs fartyget eller befinna sig strax akterut.Jag kunde emellertid inte upptäcka denna boj varför jag inriktade mig på att hålla skarp utkik efter boj nr 3 och särskilt efter boj nr 4,visande 2 röda blänk. Jag ålade dessutom utkiken,såväl jungman Persson och matros Wicklander, att göra detsamma. Att jag inte såg lyktbojarna nr 2 och 3 ingav mig inte några misstankar ,natten var mycket mörk,vinden hade så gott helt mojnat ut och sjön låg blank med W dyning,himmel och hav så att säga flöt ihop så att horisonten inte kunde urskiljas. Först när distanesn var i det närmaste utlupen och jag inte upptäckt den röda blänkbojen började jag att känna oro, att det måste vara något fel å färde,men då var det redan för sent,jag hann inte ens ge order om kursändring söderöver förrän fartyget rände på grund. Att fartygets verkliga position vid midnatt var 3-3½' W om bojen med 2 röda blänk var mig fullkomligt obekant. Jag hade av Hörnells uppgifter och vad jag själv konstaterat av Hörnell vara infört i loggkladden bibringats den absoulta uppfattningen att endast angöringsbojen och boj nr 1 passerats. Fartygets verkliga position kl 23.25 framkom först efter grundstötningen då jag av matros Johansson fick reda på att den sist på Hörnells vakt passerade bojen ~~xxxxx~~ visat rött blänksken. Johansson hade observerat detta eftersom han då var på bryggan. Vid förhör däreftermed Hörnell medgav denne för mig att han också sett denna boj och att han då kallat på befh som dock inte kom ut. Jag delgav också omedelbart befh vad jag fått veta av Johanson och Hörnell. Att Hörnell,sedan bojen med 2 röda blänk passerats,fortsatte på den W kursen som om ingenting hänt och att han varken stoppade fartyget eller ändrade kursen sydvart eller omtalade för mig kl 24 att sist passerade bojen visat rött blänksken kan inte käggas mig till last. Hade Hörnell gjort detta skulle jag genast fått situationen klar för mig,stoppat och vänt fartyget,ty det fanns endast en boj i detta område med rött blänksken och då jag sedan 2½ år tillbaka varje månad trafikerat dessa utbojade minleder hade jag erfarenhet och kunde hela leden från Trelleborgs redd till Kiels redd så gott som utantill. Som bidragande orsak till att fartyget gick på grund måste också anses bero på rådande krig. Hade Möens fyr varit tänd skulle jag av bäringen till denna genast förstått att fartyget kommit för långt västvart kl 24 då jag mottog vakten och blivit i tillfälle att stoppa och vända. Alla fyrar på Danska landet voro emellertid släckta.Under normalt mörka nätter med klar sikt kan man också från bojen med 2 röda blänk urskilja konturerna av Möens Klint's delvis vita klippor,vilka äro höga, men dessa kunde jag inte heller se vid ifrågavarande tillfälle. Hade jag kunnat se dem hade även de varnat mig och jag hade blivit i tillfälle att avvärja

EMILY 9.4.43

olyckan. Då jag blivit offer för det ödesdigra misstag befh och Hörnell gjorde när de båda konstaterade att den boj som passerades kl 22.55 var boj nr 7 - angöringsbojen - och att Hörnell dels efter passerandet av bojen med 3 röda blänk kl 23.25 fortsatte på den W kursen till midnatt då jag mottog vakten och att han dels lämnat mig för fortsatt navigerings möjliggörande missledande uppgifter,vilka uppgifterhan också inskrivit i loggkladden,att jag personligen på intet sätt enligt mitt förmenande gjort mig skyldig till vårdslöshet eller försumlighet, anhåller jag att med ed få styrka mina här och i redogörelsen till KK lämnade uppgifter och att Rådhusrätten måtte befria mig från allt ansvar för det inträffade. Jag anhållerdessutom värdsamt att Rådhusrätten måtte ville benäget taga del av bifogade betygsavskrifter som erhållits från de olika fartyg jag tjänstgjort på ,dels som styrman, dels som befh,sedan år 1926 till den tidpunkt jag var anställd å ss Emily,nämligen hos Salénrederiet,Sthlm,hänvändelse till direktör Tim, i vilken koncern jag varit anställd som 1e styrman tills i okt 1943 då jag lämnadedetta rederi för att tillträda befattningen som befh å m/t Skansen om 1000 ton dw tillhörigt Rederiet Enhörning Kemisk-Tekniska AB, Stockholm,i vilket bolag jag allt fortfarande är anställd och har jag som befh å Skansen fört detta fartyg oklanderligt och i de flesta fall utan anlitande av lots,även navigerat fartyget in och ut ur olika svenska hamnar,genom Kalmarsunds ränna,Stockholms skärgård mm, vilket fordrar god yrkeskunnighet. Skeppsredare Tore Ulff,Norrlandsgatan 2 Stockholm,tel 116264 -65 som driver fartyget lämnar de upplsyningar rätten ösnakr erhålla,denna min anhållan för att rådhusrättens ledamöter skall kunna bliva i tillfälle bedöma min yrkeskunnighet som befäl och navigatör. Slutligen anhåller jag att rådhusrätten förbjuder pressens representanter publicera mitt mamn i tdiningarna i samband med rättegången.

Högaktningsfullt Leo Wahlner

(Bifogat 12 betyg från fartyg han varit på ,alla utmynnande i de bästa rekommendationer. Varit på Ranja, Ethel och Monark 1939- 42, kom på Emily som 2e styrman 1.8-10.10.42 och var därefter 1e styrman på Emily 13.10.42-17.5.43. Locrantz skrivit att " styrman Wahlner har under dessa tider han tjänstgjort under mig utfört och uppfyllt sin tjänst till min fulla belåtenhet.") 1932.34 förde Wahlner som befh motorseglaren Wyoming, redad av godsägare Aug.Svensson,Västkinde,Gotland och var därefter 1.0..32- 1.7.38 viceväird i Svenssons fastigheter i Lund. Den 24.10 1939-17.5.40 var Wahlner styrman på ss Monark av Sthlm som krigsförliste 4.5.40)

Dispyt om varför Locrantz ej ankrat

Här upplästes det intyg av 3 man av Emilys besättning som finns i xxxxxxxx

EMILY 9.4.43

avskrift sid 8. På fråga i anslutning till innehållet i denna skrift vitsordade Locrantz att Wahlner vid passerandet av Sandhammarens ljusboj tillrått Locrantz att fortsätta till Trelleborgs redd och i händelse vind och sjöökade ankra där, men förmälde att han (Locrantz) inte velat ankra på grund av rådande pålandsvind. Wahlner anmärte då att det inte rått ngn pålandsvind vid tillfället.Locrantz genmälde att vinden " legat på tillräckligt" så att han därför ansett det olämpligt att ankra.Locrantz bestred uppgifterna i det av Wahlner inlämnade intyget och framlade ett motintyg från sjökapten Karl Olsson i Göteborg ,f.15.11.89, som 17.4-14.10.42 varit styrman på Emily under Locrantz befäl att"dennepå ett föredömligt sätt med noggrannhet och vaksamhet handhavit fartygets navigering och på ett klart och korrekt sätt givit sina order till oss styrmän. Vid dålitg väder eller disig luft var kapten Locrantz på bryggan.Det synes mig därför otroligt att kapten Locrantz skulle så helt förändrat sig på den korta tid mellan okt 42 och april 43 vilken senare tidpunkt omskrivna grundstötning inträffade. Ytterligare vill jag poäntera att jag före min tjänst i ss Emily tjänstgjort å fartyg i fart mellan Sverige och Rotterdam och har erfarenhet av att fartygen mellan Cuxhaven och Rotterdam går under tysk eskortofficers befäl ,vilken giver alla order för fartygets navigering. Befh behöver därför ej vara på bryggan i annan mån än att övervaka att fartygets personal gör sin tjänst och följder givna order."

Slutligen hördes styrman HÖRNELL

Därvid Hörnell till en början vitsordade att han tidigare upprepade gånger erhållitdel av vederbörliga kursanvisningar,vilka, enligt vad han av erfarenhet visste, ofta vore föremål för ändringar.

Locrantz sade sig icke minnas huruvida kursanvisningarna funnit tillgängliga ombord,men anmärkte att kurslinjen vait utlagd i sjökortet.

Hörnell vitsordade riktigheten av sist berörda uppgift och sade vid fortastt förhör följande: av De sinsemellan signalerande fartygen hade ett legat stilla tvärs ut om BB, det andra kom söderifrån. Hörnell kunde inte uttala sig om avstånden till fartygen. Dessa iakttagelser gjorts kort innan han lämnat vakten till Wahlner. Locrantz hade sett samma sak enär han stått i dörren till karthytten. Locrantz här förnekat att han skulle stått i karthyttsdörren . I anledning av de frågor Wahlner ställt i sin förklaringsrapport till KK sade Hörnell: Vid vaktbytet hade han inte sagt att fartyget passerat angöringsbojen utan att 2 bojar med en viss ljuskaraktär passerats och att den sist passerade bojen visat rött sken. Dessa iakttagelser hade dessutom antecknats i kladden. Hörnell intevarit säker på vilka bojar som passerats eftersom han inte haft kursanvisningarna tillgängliga på bryggan. Han hade inte varit medveten om att det stillaliggande fartyget varit ett

EMILY 9.4.43

tyskt vaktfartyg ochinte sett att det skulle ha signalerat till Emily. Locrantz inte heller sagt något om att det var ett vaktfartyg. Sjöåklagaren anmärkte här att timmerman stått till rors då vaktfartyget passerades och att om befh då varit på bryggan skulle timmerman säkert ha bmnämt detta vid sjöförklaringen. - Locrantz erinrade här om att Hörnell vid vaktbytet omnämnt för Wahlner att det sist passerade bojen visat rött sken och gjorde gällande att Wahlner inte uppfattat denna Hörnells uppgift. Åklagaren överlämnde härpå målet till rättens prövning, och anfördes att L,W & H väl lämnat mot varandra stridande uppgifter ,man att det i allt fall av utredningen måste anses framgå att de gjort sig skyldiga till försummelse i de avseenden som i målet gjorts gällande.

UTSLAG I MÅLET 14.5.45

Berglund anmält sig men i övrigt lät icke någon sig avhöra .
I målet är upplyst att ss Emily 9.4.43 kl 01.05 grundstött på Gyldenlöwes Flak c:a 4½ naut.mil N Möen. -Sedan fartyget 8.4.kl 16.55 passerat Sandhammarnes lysboj tätt om STB har befh Locrantz jämte 1e styrman Wahlner utlagt kursen i SW riktning för att nå fram till en av de tyska marinmyndigehetrna c:a 15-16' syd Trelleborg i höjd med Gyldenlöwes Flak i öst-västlig riktning utlagd rad bojar, 5 till antalet, visande vitt ljus med undantag av den västligast belägna vilken visat rött ljus och vid vilken fartyget skolat ändra kurs sydvart hän. Kl omkring 22.55 ,då 2e styrman Hörnell beskritt vakten på bryggan,har Hörnell enligt uppgift i NW riktning fått sikte på en boj med vitt sken och varskott Locrantz härom vilken då utkommit på bryggan. Härefter har kursen omlagtsså att fartyget i enlighet med givna anvisningar skulle få de i öst-västliga riktning utlagda bojarnapå BB-sidan Kl 24 har Wahlner övertagit vakten och därvid av Hörnell u-rättats om att fartyget passerat 2 av de å den öst-västliga kurslinjen befintliga bojarna, varest Wahlner, ehuru han icke fått sikte på någon ytterligare boj låtit framföra fartyget i W riktning till dess detgrundstötte.- Vidkommande först åklagarens talan mot Hörnell framgår av de av honom vid sjöförklaringen lämnade uppgifterna att han varit medveten om att fartyget haft att följa dels en östpvästlig linje med c:a 5 bojar och dels en sydlig linje med c:a 8 bojar ,ävensom att skräningspunkten mellan nämnda linjer markerades med en boj visande rött ljus. Hörnell har vidgått att han c:a kl 23.25 iakttagit en boj som visat rött blänljus och har Hörnell förty haft anledning antaga att fartyget framkommit till den pltas där kursändring sydvart skulle vidtagas. Därest Hörnell på grund av bristande kännedom om leden icke vågat på egen hand företaga kursändringen,hade han bort tillkalla Locrantz eller Wahlmer och i avbidan på att någon av dem uppkommit på bryggan stoppa farttyget. Genom att istället,såsom sket, låta fartyget fortsätta på den inne-

EMILY 9.4.43

havda västliga kursen, måste Hörnell anses hava visat vårdslöshet i tjänsten och därigenom medverkat till olyckan. Däremot kan utredningen i målet icke anses tillförlitligen giva vid handen att Hörnell,på sätt jämväl lagts honom till last, vid överlämnandet av vakten till Wahlner kl 24 lämnat denns ofullständiga uppgifter om då passerade bojar och därigenom misslett denne om fartygets läge.

Vad härefter angår åtalet mot Wahlner har han enligt egen uppgift vid vakttillträdet kl 24 av Hörnell erhållit uppgift om att fartyget passerat angöringsbojen och ytterligare en boj på den östpvästliga linjen; Om då Wahlner, enligt vad som framgår av vad han själv i målet uppgivit, väl känt till hur fartyget skulle framföras på ifrågavarande linje,har han sålunda haft att räkna med att fartyget skulle först passera ytterligare några bojar med vitt ljus och därefter komma fram till den bojsom visat rött ljus för att där vidtaga kursändring sydvart hän. Ehuru Wahlner efter vakttillträdet och intill grundstötningen icke siktat vare sig någon ytterligare boj med vitt ljus eller den med rött ljus försedda bojen,har han xxxxx låtit fartyget med ofröminska fart fortsätta på den W kursen.Jämväl Wahlner måste härigenom anses hava genom oförsiktighet medverkat till olyckan.

Vad slutligen angår åtalet mot Locrantz framgår av utredning i målet att han, då från fartyget kl 22.55 siktats ett vitt ljus,varit oviss om till vilken av de på den öst-västliga linjen befuntliga bojarna fartyget framkommit. På grudn härav och då Locrantz icke ägt närmare kännedom om Hörnells förmåga att framföra fartyget på platsen ifråga,enär Hörnell först den 5.4 trätt i tjänst å fartyget,måste det anses hava ålegat Locrantz att kvarstanna å bryggan till dess fartyget framkommit till denplats där kursändring sydvart hän skulle företagas. Genom att underlåta detta måste Locrantz anses ha medverkat till olyckan.

På grund av vad sålunda anförts prövar Rådhusrätten rättvist döma Locrantz,Wahlner & Hörnell för vållande av sjöolycka, Locarntz jämlikt 293§ Sjölagen att böta 25 dagsböter,varje dagsbot 8 kronor,samt Wahlmer och Hörnell jämlikt 79§ Sjölagen att böta,Wahlner 35 dagsböter varje dagsbot 5 kronor,samt Hörnell 45 dagsböter, varje dagsbot 3 kronor; och skola samtliga böter tillfalla Kronan.

Från förestående utslag,som innefattade undertecknad assessors av ordförnaden,rådman Ploman,biträdda mening,var rådmannen Gullstrand skiljaktig i den mån följande yttrande utvisar:

"Beträffande Locrantz & Hörnell är ja ense med med rättens övriga ledamöter. Vad åter angår Wahlner ,så har annat förhållande cike visats,än han uppgivit,eller att han,vid övertagandet av vakten kl 24,av Hörnell icke erhållit annan upplysning om fartygets läge än att angöringsbojen och ytterligare en boj passerats; om än vidarehar Wahlners uppgift, att han enligt erfarenheten

EMILY 9.4.43

icke kunnat med säkerheträkna med att de bojar av ifrågavarande slag, vilka skolat visa vitt sken och som varit s.k. lykbojar,skulle kunna iakttagas.icke blivit vederlagd. Vid nu angivna förhållanden finner jag det förhållandet att Wahlner, i det han avvaktat, att den med rött ljus försedda bojen skulle bliva synlig, icke före grundstötningen stppat fartyget icke ligga honom till last såsom oförsiktighet eller frösummelse ifråga om navigeringen,och varder förty åklagarens talan mot Wahlner avmig ogillad

År och dag som ovan (4.5.45)

B.Kjerrman

(Laga besvär mot detta utslag inte anförts inom laga tid.)

SKNEIII vol 258

Ej krig ,enligt SKN

Trots att Emily framfördes i tvångsleder och Danska kusten var mörklagd bedömde SKN haveriet som ett rent civilhaveri. Avfört på SKN 11.9.44.

Brev till SKN 9.4.43 från And.Smith rederi

Enligt idag från Theo.Kock & Co i Köpenhamn ingeånget meddelande har Emily gått på grund på Holländaregrundet mellan Möen och Själland och önskar assistans för att komma loss.vilket firman ordnat i samråd med Atlantica, där fartyget är civilförsäkrat. För den händelse haveriet skulle beröra krigsförsäkringen,vill jag härmed anmäla detsamma till Eeder.

Dito 13.4.43

...Har denna ångare sedermera blivit flottagen med hjälp av kastning av c:a 350 ton av malmlasten och efter dykarunderäökning erhållit tillåtelse att avgåttill Tysk Östersjöhamn.Fartyget haridag blivit beordrat att avgå till Lübeck för lossning av lasten ,varefter besiktning där kommer att äga rum.

Dito 14.4.43

...Kommer Emily att gå i barlast från Lübeck till Sölvesborg,dit ångaren beräknas inträffa 19 ds och där torrdocka finnes tillgänglig för omedelbar torrsättning.Jag förmodar att fartgyet kommer att repareras där.

Dito 19.4.43

Beräknas Emily inträffa i Sölvesborg ikväll samt torrdocka imorgon och beräknas ångaren vara färdig för besiktning onsdag morgon 21.4

(SKN Anmodat Sten Haeger att besiktiga)

SKN EII Dispacher

Dispache Sthlm 1.6.44 Per Hasselrot.

Dispache given på begäran av Atlantica.

DYKARATTEST

Switzers dykare V.Sörensen 12.4.43 funnit i BB sida i höjd med lucka I

EMILY 9.4.43

förkant i A-plåten en 3-4′ lång buckla med en spricka 6″ lång.Kölplåten tillbucklad. Tvärs lucka 1 i D-plåten en spricka 2 x 1″ . Plåtväxeln mellan plåt A och B tillbucklad och uppriven ~~xe~~ mellan spanten.Bucklorna 3″djupa. I höjd emd förmasten i A-plåten en 10′lång buckla med flera smärre sprickor i. I övrigt finns från bryggans för- till akterkant Om BB i kölplåten,A,B-plåtarna och i STB köl- och A-stråk flera mindre bucklor,svskrapningar och skrcäkta nitar. Inga skador på roder och propeller .Läckonra tätats med kilar och tåg.

BJERGININGSRAPPORT

Fre 9.4.43 Efter opfordring av Theo.Kock & Co afrejste undertegnede til Vordingborg for derfra med motorbaad afsejle till Faxebugten for at vartage ssekuransens interesser på ss Emily af Stockholm, som grundstödt dersteds samme dags morgen. Ved min ankomst til strandningsstedet kl 16.30 vist det sig at skibet stod paa 5-meterspullen paa Gyldenlöwes Flak i Faxebugten. Ved pejlinger rundt skibet konstateredes at detta stod på en stenpulle som det delvis var löber ind over og nu stod paa med agterskibet haevet c:a 1½′. Ved pejling av skibets tanker viste det sig att tank nr 1,c:a 60 ton stor, var vandfyldt og ikke til at lense. Tank nr 2 var leck og löbet fuld paa 3 timer,men var under kontroll, ved pumpning med skibets ballastpumpe. Skibets förer herr kaptajn A.J.Locrantz forklarede han havde vaeret til köjs da han kl 01 den 9.4 merkede stöd i skibet,hvorefter han strax blev staaende fest. Som aarsagen til grundstödningen forklarede föreren at den vagthavende styrmanden ikke havde kaldt paa ham da skibet passerte Drejeböjen i den udlagte sejlrende,men havde fortsat den W kurs i c:a 1½ timme, ret mod land. Loggen havde vist noget mindre end den virkelige udlöbne distance var.Vejret havde vaeret sigtbart men meget mörkt,ss landkedning ikke havde vaeret mulig. Kl 19.30 ankom Em.Z.Switzers Bjergningsbaad Sigyn og ankrede op ved skibet. Kl 20.15 blev bjergningskonrakt underskrevet hvorefter Sigyn bragte en sleber onbord for,efter at have udlagt c:a 100 favner kaede. Vind W 3. Kun ringe sö og ström.

Lör 10.4 Lekagen uforandret ,fint vejr, W.3 .
Kl 10 ankom baad fra Rödvig med lossegrejer og 13 mand til lossning som straks bleb paabegyndt fra agterlasten. Kl 11 ankom en baad fra Klintholm med 12 mand til lossning fra forlugen som strax blev paabegyndt. Den lossede ladning blev kastet overbord da verdien ifölge förerens udsag ning var ~~xxxxxx~~ ringe,at omkostningerne ved laegtring vilde blive lamgt större end verdien. Ved dykkerundersögelse viste det sig at skibet stod i ett stenröse som begyndte under luke 2 ogfortsatte hen under agterskibet.Forskibet havde pläjet igennem stnene og var derved sprunget lek. Kl 14.30 ~~kom~~ var det lidt bevegelse i skibet.Sigyn forsögte derfor

EMILY 9.4.43

at slebe framefter hvor der var vand nok. Ved flere gentagne manövrer hvor skibets egen maskin brugtes for fuld kraft,lykkedes det at faa det c:a 3 skibslaengder frem,herved opnaades at komme bort fra stenrösen. Dykkerundersögelsen viste nu at skibet stod paa sandbund i hele sin laengd lengde. Losningen fortsattes för og akter. Gentagne manövrer blev fortaget med egen maskine samtidig med at Sigyn slaebte i forskellige retninger Skibet drejede en del men kom ikke flot. Fortsatte hermed og med losning til kl 23.30 da alt blev stoppet paa grund av flyveralarm.

Sön 11.4 kl 05.20 begyndtes atter kastning af lading för og agter. Vandstandet var faldet c:a 1′. Fint vejr, Vind W 3,kun ringe sö og ström Kl 08 skiftede Sigyn sin slaeber fra för til agter,da det viste sig,at der var vand og faerre stener ud over grunden. Forsögte atter flotbringelse kl 08.30.Skibet drejede en del og kom lidt over grunden men törnede gentagne gange ret hardt mod grunden ogblev staaende. Kl 09.15 bakkedes for fuld kraft med egen maskine samtidigt med at Sigyn alebte og hev paa sit ankare. Kl 09.20 gled skibet af grunden og aknrede paa 8 meters vand.Lekagen viste seg at vaere uforandret. Lettede kl 10.20 og gikk over underland ved Rödvig for dykkerundersögelse.Ankrede kl 13.15. Dykkerundersögelse og tetning blev paabegyndt kl 14 og var faerdig kl 19. Pumpningen fra tankerne blev stoppet for natten.

Mån 12.4 Fint stille vejr.Tank nr 1 vandfyldt,men viste sig senere at vare praktiskt taget taet,ligesom tank nr 2,der holdes lens ved pumpning faa minutter wer vagt. Dykkerne fundet skipsbunden i forskibet ret staerkt beskadigt.Ladningen bestaar af 2084 ton jernertz fra Gefle den 4.4.43 til Kielerkanalen for ordre til Nordsöhavn. Fra förlasten ble kastet c:a 160 tons og fra agterlasten c:a 190 tons. Sigyn kl 16 gått t.Helsingör

Tis 13.4 Takseret skibet i beskadigt stand til kr 647500:-
Efter telefonisk ordre afgav jeg kl 15 fölgende afskrift av rederiets telegram til föreren Locrantz: " Avgaa omedelbart Lübeck för lossning malmlasten,som dock ej får utlämnas förrän Atlantica givit tillstånd" And .Smith. - Da föreren havde faaet pejlanvisning viste det sig at naermeste angivne ankerplads ikke kunde naas för mörkrets indbrud, hvorfor afgang blev sat til dagningen 14.4."

København 14.4.43

F.Kiersgaard

Besiktningsinstrument

Från Lübeck gick Emily i barlast till Sölvesborgs varv där besiktning ägde rum i docka 21.4.Sjökapten Anders Edgren för Atlantica, rederiets inspektör ing.Bengt Carlsson och kapten Locrantz.

forts

EMILY 9.4.43

64 bottenplåtar skadats STB - 24 av dessa måste förnyas helt.
48 -"- skadats om BB - 15 -"- -"-
196 bottenstockar och spant måste upprikats och repareras.
Omnitning av lösa naglar i förbindningar och bordläggning
Genomgång av maskineriet.
Reparationstid 22 dygn.
Kostnad 125.480:- kronor

Minskador från 23.2.43 gick upp i haveriet 9.4

Sten Gaeger besiktigade 21.4 i Sölvesborg även skador från minexplosioner i närheten som fartyget utsatts för den 23.3.43 då det i konvoj under BO:s ledning just passerat Boj nr 3 i Elbe då en mina exploderade kl 23.25 i närheten av Emily. Den 24.3 kl 10.30 inträffadeytterligare minexplosioner i fartygets närhet varvid läckage uppstod i förpiken och tank 1 & 2. I förpiken 6'' vatten på ett dygn, i tankarna 3'' vatten per dygn. De betydande bottenskadorna 9.4 kom att överlagra minskadorna som på så sätt försvann och hela haveriet förföll för SKN:s vidkommande

Assurans

För SKN inga utgifter. Atlantica 21.7.43 ersatt Switzers med 90.000 danska kronor i bärgarlön. Fartygets endkilda ahveri 263.128:95
Rederiets enskilda utgifter 13476:67
Till dessa skador kom reparation i Sölvebsogr för 7620 kr av skador från en kajkollision i Rotterdam 19.3.43.

Historik

Se 14.12 42 minskadad
Förstörd vid bombraid 11.4.44.

HEMLIG

ABISKO 11.4.43

UNDERGÅNG I BECKMÖRKER OCH RUSÅNGA EFTER MAGNETMINEEXPLOSION.

Rapport

Avgick Rotterdam lör 10.4.43 kl 13.05 dest. till Stockholm. Rumslast av 4480 ton kol. Djupg F. 21'02'' - A 20'0'' 31 ombv.
Minsprängd sön 11.4 kl 00.50 tysk sommartid på lat.N.53 43'- 0.6 01'.
Tämligen grov sjö, laber W bris, mörkt ,mulen luft,klar sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. 6 man skadade.En dödad.

Stockholm 19.4.43
R.Åhgren
Befh

Journalutdrag

Tis 30.3 kl 16.15- 18.10 avmagnetiserats i Rotterdam.

Ons 31.3 M.E.S.-brevet överlämnats av tyska myndigheterna,gällande till den 31 maj 1943.

Lör 10.4 Kl 13.15 avgått från Rotterdam under lots ledning,försett med en spärrballong och manskap från den Tyska Marinen för densammas skötande. Kl 17.15 lämnat lotsen vid Hook van Holland och fortsatt i en konvoj om 8 fartyg i två kolonner. Abisko gått sist i STB kolonn. Sedermera styrdes olika kurser enligt BO:s anvisningar och med det framförgående fartyget rätt förut på ett avstånd av ca 400 meter. Konvojen föregicks av 2 minsvepare med svep framför varje kolonn,varjämte konvojen eskorterades av 7 förpostbåtar o.a. mindre krigsfartyg.

Sön 11.4 kl 00.50 inträffade en våldsam explosion akterut,sannolikt föranledd av en mina. Härvid sprändes ångledningen i maskinrummet och stora mängder rusånga strömmade under ett visslande ljud ut i maskinrummet och ut genom maskinskylighet och maskinkappsdörrarna. Fartyget, som vid explosionen skakade så våldsamt att allting akterut, såväl löst som fast, kastades huller om buller,samtidigt som det el ljuset slocknade,började hastigt ta in vatten i maskin- och eldrummen. Befh satte omedelbart maskintelegrafen på stopp och avgav nödsignaler med ångvisslan och begav sig sedan akterut för att om möjligt kunna bilda sig en uppfattning om skadornas skadans omfång. Detta visade sig omöjligt på grund av den från maskin utströmmande ångan. 4ans barlasttank vid pejling befunnits vara läns. Under tiden hade BB livbåt utan order sjösatts av dem som befunno sig på poopen efter föregående flyglarm. Härvid kantade dock båten då förliga ginan utan vidare lades av och 7 man föll i vattnet. Dessa bärgades senare av en förpostbåt. De övriga 5 i båten lyckades med stora ansträngningar åter ta sig ombord i Abisko. Dessa 5 voro chiefen Linderoth,Ie maskinist Andersson, telegrafist Sandberg, timmerman Petterson och jungman Jönsson. Härvid utmärkte sig särskilt 3e styrman Blume, som

ABISKO 11.4.43

som under stor livsfara äntrade ner i livbåten och fick en lina slagen runt telegrafist Sandbergs som därefter i svårt medtaget tillstånd kunde halas ombord. Som fartygets fart nu var upphävd beordrade befh sjösättning av STB livbåt i vilken större delen av den återstående besättningen tog plats. Då båten kommit klar sidan bogserades den av en motorbåt,som satts ut frå en av minsveparna , över till denna. Denna motorbåt återvände sedan till Abisko,som var i sjunkande tillstånd, och tog upp de få kvarvarande inklusive Ie styrman med fartygets loggbok,vilka även de fördes över till minsveparen. Kvar ombord blev befh, BO och tre tyska matroser vilka dock kort därefter även de hämtades av motorbåten över till minsveparen. Ombordkommen i minsveparen frågade befh efter frivilliga som ville återvända ombord för att tätta ut en bogserkabel till minsveparen,vars befh erbjöd bogsering in mot grundare vatten. Alla styrmännen samt timmerman erbjöd sig att följa med befh och BO tillbaka till Abisko,samt började efter ombordkomsten göra klart för bogsering. Efter en kort stund avbröts arbetet efterson fartygets kraftiga slagsida alltmer tilltog så att risk för kantring bedömdes somöverhängande. Samtliga lämnade Abisko som kort därefter kl 02.15 kantrade och sjönk å lat.N 53 43'- long 0 6 01'. Vid överräkning av besättningen ombord i minsveparen befanns att 8 man saknades. Meddelande erhölls dock samtidigt att de 7 man som fallit i vattnet när BB båt kantrade tagits upp av en förpostbåt som även kommit till undsättning. Som saknad återstod därför endast smörjaren Arthut Thorman som vid explosionen hade vakten i maskinrummet och som tydligen inte kunnat ta sig upp p.g. av inströmmande vatten och rusångan. Av samma skäl kunde ej heller någon från däck ta sig ner i maskin för att ev. hjälpa Thorman att komma upp. Det var efter explosionen totalt beckmörker överallt ombord. Vakthavande 2e maskinisten Persson blev svårt bränd i ansiktet och på höger underarm och hand av rusångan och kunde på grund av mörkret och de mängder av het ånga som fanns i maskinrummet inte göra några som helst iakttagelser därnere.Han kunde inte ta sig upp den vanliga vägen

utan trevade sig in i eldrummet och lyckades trots nerfallna lejdare under svåra omständigheter ta sig upp till däck ~~.varunder han ådrog sig ytterligare brännskador i huvudet och ett svårt krossår över vänstra ögat~~. Eldare Sven Petterson ,som hade vakten i eldrummet, tog sig under svåra omständigheter upp samma väg och ådrog sig härvid ett svårt krossår över vänstra ögat. Timmerman Petterson råkade vid livbåtens firning få vänstra handesn långfinger i beknip och illa skadat. Ie maskinist Nils Andersson och telegrafist Nils Sandberg ådrog sig båda lättare kontusioner på benen då BB livbåt kantrade under firningen. Befh och besättningen landsattes av minsveparen i Cuxhaven kl 12. Skeppsmäklare Piet Hein såg här till att alla

ABISKO 11.4.43

fick inkvartering och att de skadade omhändertogos av läkaren dr Pincakowski. De av besättningen som så önskade bereddes tillfälle att anteckna sig för klädespersedlar av vilka de kunde vara i behov.

Tis 13.4 Genom generalkonsulatets i Hamburg försorg avreste befh och besättning kl 11.39 från Cuxhaven över Hamburg-Warnemünde -Helsingör till Hälsingborg .
Tors 15.4 Samtliga ankommit till Hälsingborg kl 21 där rederiets ombud åötte. Befälet inkvarterats på hotell Högvakten, manskapet på Sjömanshemmet
Fre 16.4 kl 15 avmönstrades befäl och besättning på sjömanshuset i Hälsingborg..

Hälsingborg 16.4.43

Ragnar Åhgren
Befh

Crew list (Från rederiets arkiv -)

Befh Karl Ragnar Åhgren, Karlbergsvägen 50 ,Sthlm, 23.12.81
Ie styrman Karl Torsten Alm, Värtavägen 12,Stockholm, 3.4.90
2e styrman Rolf Esbjörn Blomgren, Hildebrandsvägen 12,Ångby, 16.12.05
3e styrman Sven Riber Blume, Nordenskiöldsgatan 76,Sthlm. 4.8.14
Telegrafist Nils Erik Sandberg, Brynäs,Lindhaga, 17.12 93
Chief John Alfred Linderoth, Björkvägen 18,Höganäs, 28.7.97
Ie maskinist Nils Ivar Andersson, Mellanvägen 5, Sävedalen,5.3.91
2e maskinist Malte Persson, Skillinge, 16.8.93
Timmerman Karl Aron Petterson, Ytterby: 4.2.95
Båtsman Edward Birger Kjellberg, Hoga,Tjörn, 16.1.94
Matros Enok Sigfrid Andersson, Otterstad, 23.8.84
Matros Manfred Emanuel Johansson, Härnösand, 14.9.11
Lättmatros Erik Verner Karlsson, Skärhamn, 23.3.09
Lättmatros Erik Wilhelm Eriksson, Majstångsgatan 11A, Gtbg, 4.11.24
Lättmatros Svante Rudolf Johansson, Rosengård,Mörbylånga, 5.4.23
Jungman Karl Johan Bindesson, Lillahem.Hanaskog, 23.5.24
Jungman Kurt Arne Jönsson, MestockaKarlskrona, 22.12 23
Jungman Björn Olof Söderblom, Västmannagatan 9,Sthlm, 11.5.25
Donkeyman Nils Victor Kempe, Birger Jarlsgatan 117B, Stjlm, 19.1.94
† Smörjare Ernst Arthur Thorman, Övre Husargatan 29,Gtbg, 6.9.04(gift,barn)
Smörjare Karl Erland Svensson, Vegagatan 11, Gtbg, 19.896
Eldare Bengt Gunnar Johansson, Hårstorp, Smedsby, 29.11.19
Eldare Elam Rudolf Svahn, 5.7.92 (Syster: Judith Olsson, Wrangelsg.14,Gtbg)
Eldare Sven Alfred Petterson, Katarina församling, Sthlm, 19.9. 07.
Lämpare John Efraim Svensson, Kristina församling, Gtbg,,16.2.02
Lämpare Daniel Isidor Eliasson, Masthuggets församling, Gtbg, 12.4.93
Stuert Kurt Ewald Thörnblad, Stadsägan 59R, Sölvesborg, 31.10.09

forts

ABISKO 11.4.43
Crew list forts

Kock Fritjof Valdemar Åkesson, Sotenäsvägen 30, Sävedalen, 18.4.11
Salongsuppassare Lars Gustav Kärger, Fittja, 7.12 07
Mässuppassare Gunnar Oscar Petterson, Åsögatan 137,Sthlm, 16.3.21
Skansuppassare Ingvar Sigfrid Biörksiöö, Bergstigen 3,Göteborg, 28.12.14

(På KK & SKN inga adresser, bara ålder)

UD til KK 12.4.43

Härmed har jag äran meddela att UD från generalkonsulatet i Hamburg mottagit telegram av innehåll att i Stockholm hemmahörande ångfartyget Abisko - reg.nr 5430 - nyligen förolyckats i Nordsjön genom krigsåtgärd. Av besättningen har en man omkommit och 5 lätt skadats.
Fartygets rederi har u-rättats om föreståede

Erik Kronwall
t.f byråchef

KK memorial 13.7 .43 Ej för publicering
Nr 72 H / 1565

Under gång i tysk konvoj i södra Nordsjön träffades fartyget av explosion från en megnetmina,varvid det erhöll så svåra skador att det sjönk.

Ex officio Bertil Lindhé

Sjöförklaring i Stockholm 3.5.43 kl 13.30 (H)

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno: 1) Var el.strömmen påslagen på avmagnetiseringskabeln när olyckan inträffade?

Från rederiet tjämsteman Gösta Carlsson

Befh Åhgren: Strömmen var påsläppt i kabeln ,varför fartyget bort vara avmagnetiserat. Dock hade det visat sig att avmagnetisering inte alltid lände till avsett resultat. Förmodligen varit en magnetmina men det kan också varit en akustisk mina. Däremot osannoilkt att det skulle varit en torped. På grund av mörkret hade inga säkra iakttagelser varit möjliga. Den saknade smörjarens anhöriga underrättats genom rederiets försorg.

2e styrman Blomgren: Haft vakt tillsammans med befh. Deltagit i försöket att inleda en bogsering av fartyget in mot land.

2e maskinist Persson: Vakt i maskin vid explosionen. Smörjare Thorman stått 2 meter ifrån honom. Vid explosionen slockmade lyset och rusånga fyllde maskinrummet. På grund av det oväsen den utströmmande ångan förorsakade hade Persoon inte ropat på Thorman och inte heller kunnat se honom i mörkret. De skador han fick läktes bra. Inga framtida men att vänta därav.

ABISKO 11.4.43

Jungman Bondesson: Rorsman vid explosionen. Haft att åtlyda BO:s order.
Inte hört till dem som hoppat i BB båt som kantrade vid firandet
Eldare Sven Petterson: Kastats omkull i eldrummet vid explosionen .Inte
sett till Thorman. 2e maskinisten hade kommit upp på däck genom
eldrummet efter Petterson.

P.M. från UD till SKN 12.4.43

Enligt meddelande från Grängesbergsbolaget har Abisko gått totalförlorad genom krigshändelse natten mellan den 10 och 11 april på resa från Rotterdam till Stockholm med last av kol avsedd för Stockholms Gasverk. 30 av den till 31 man uppgående besättningen hava räddats och införts till Cuxhaven. En smörjare saknas. Närmare skadeorsak är okänd. Får tills vidare behandlas konfidentiellt.

UD till dir. N.Rogberg,SKN, 14.4.43

Enligt telefonmeddelande från generalkonsulatet i Hamburg till UD har Abiskos besättning anlänt till Hamburg från Cuxhaven. Återresan till Sverige kommer att äga rum imorgon och lägges över Danmark.De hemvändande vilka inklusive befälet uppgå till 30 man, beräknas anlända till Hälsingborg i övermorgon. Enligt vad befh meddelat generalkonsulatet befann sig fartyget i tysk konvoj då det råkade ut för en minexplosion. Man hyste till eb början hopp om att kunna rädda fartyget och från tysk sida lämnades all möjlig hjälp härför, men efter 1½ timmes fruktlösa försök sjönk emellertid Abisko.

Erik Kronwall
t.f.byråchef

Livbåtar och flottar

Abiskos båda livbåtar gick förlorade. BB båt hängde vattenfylld kvar längs fartygssidan då Abisko kantrade och sjönk. STB båt lämnades att driva iväg. En flotte infördes till Westerheuer. Den såldes 6 sept 43 på ort och ställe för 360 RM,vilket efter avdrag för bärgarlön, tull, annonskostnader mmgav SKN en proveny på kr 284:21.- En annan flotte som flutit iland vid Hallig Norderoog såldes 5.1.44 av Wasserstrasseamt Tönning under ogynnsamma förhållanden och priset man fick översteg inte omkostnaderna. - Vid de stora bombraiderna mot Hamburg i slutet av juli 43 förstördes svenska generalkonsulatet och all korrespondens brann upp.

SKNEVII 371

Lasten

4480,8 ton Gasflammförderkohlen till Olaus Olssons Kolimport AB,Sthlm
för räkning Stockholms gasverk.

Lasten assurerad i Veritas för 143.050 kr vartill rederiet försäkrat frakten i Hansa för 65000:- kr

SKN 22.4. 43 betalat lasten med 143.034:42
SKN 26.5.43 -"- frakten med 55802:16 Totalt: 196.836:38

ABISKO 11.4.43

A ssurans

SKN ersatt rederiet för totalförlust 26.5.43 kr 1.090.000:- samt en revers på 410.000:- (Löst 18.6.43)

Effekter

SKN 5.7.43 till rederiet för effekter utbetalat 18513:50
Vin,sprit & tobaksvaror förlorade vid ss Abiskos krigsförlisning:
8 l Aquavit, 3 l . Renat, 2 l. Eau-devie, 5 flaskor Sherry, 2 flaskor portvin, 2 flaskor Vermouth, 2 flaskor Rödvin, 6 flaskor Curacao,125 cigaretter, 40 st ciga rer.
Befh förlorat för 2126:50
Iesstyrman för 2930:- (radio,475, skotsk plaid 60, svinlädersväska 140 oxläderväska 85, 1 fl.Cognac & 1 likör 20,)
2e styrman för 2157:50 (Fotografi i silverram 38, askfat i tenn 8, portfölj 27, kokplatta med kaffekanna 50)
3e styrman för 2646:- (radio 365, 6 rökpipor 74, broderad kudde 20 kabinettfotos med ramar 40,fårskinnspäls 300)
Telegrafisten för 1727:- (Fickur med kedja 140)
Chiefen 1511:- (Vinterrock 240, cheviotkostym 250,fickur m. kedja 125)
Ie maskinisten 1525:- (Fickur med kedja 110, tavelram i tenn 16)
Stuert för 1328:50 (Radio 200, Omegaur 90, Unika garderobskoffert 28 lädertofflor 9:50, svart rosett 3:50)
Mässuppassaren 809:- (Kostym 235, ryggsäck 25,2 par arbetsbyxor 30, filt 28, 8 skjortor 120)
Ie maskinisten fick i sept 43 genom försäkringsAB Hansa sjukersättning med 9:- kr per dag för tiden 12.4.- 23.6.43 = 657 kr. (Red.arkiv)
Den omkomne smörjarens hustru Jenny Thorman i Göteborg fick från rederiet i avräkning för sin make 1114:65cinkl hyra,krigsrisk,effekter.

Egna noteringar

Kompletterande om minsprängningen

Konvojen var i höjd med Schierminnikoog då explosionen träffade Abisko rakt under maskinrummet.Den brände 2e maskinisten nere i maskin hörde efter explosioenen bara det enorma ljudet av ånga under högt tryck som rusar ut ur brustna rörledningar.Ånga rusade med ett tjutande visslande ljud ur genom luftör, maskinskylight och maskindörrar och omvärdebåtdäcket där de flesta av besättningen redan var samlad med påsatta livbälten och flytvästar efter som flyglarm givits en halvtimme tidigare. Mörkret och rädslan att fartyget skulle sjunka hastigt bidrog till att BB-båten förolyckades vid firningen. Snubblande över uppkastad durkar famlade sig 2e maskinisten in i eldrummet och hade ett styvt jobb att klättra och klänga upp mot däck greting för greting. BB båten firades utan order. De 7 som kom i vattnet då BB-båten kantrade halade upp

ABISKO 11.4.43

med utkastade linor av en förpostbåt som snabbt ingrep. STB-båten,som bogserades till minsveparen av en motorbåt ,slogs sönder mot minsveparens sida i sjöhävningen medan de ombv hjälptes ombord. De skadade fick den provisoriska hjälp som kunde ges. - I Cuxhaven inlogerades svenskarna på Haus Schiffblick och Nartens Hotell. Befh, Chiefen och lämpare Eriksson tagit ut skor hos firma Edw. Janssen,Nordersteinstrasse 30. Styrman Blume fått skjorta och slips, 3 man tagit ut mössor. Kl 21 torsdag 15.4 kom besättningen med färjan till Hälsingborg, alla dåligt klädda. De flesta saknade både kavaj och huvudbonad och det var tydligt att de förlorat allting . Ie styrman Alm ville inte lämna journalisterna några upplysningar.

Historik

Malmlastångare på 3130 brton byggd 1913 vid Götaverken av stål. 1100 ihkr L. 120,6 B. 14,3 Tillhörig Red AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Götaverkens bygge nr 331 och varvets första leverans till det dåvarande red AB Luleå-Ofoten. I övrigt se 9.11.42
I jan 59 sålde rederiet ss Kalix till Ystad för nedskrotning.Därmed försvann den enda återstående malmångaren från tiden före första världskriget. Kalix 2847 brton var byggd 1913 i Middlesbrough.

SIRENES 12.4.43

FLERA BOMBNEDSLAG I NÄRHETEN UNDER RYSK BOMRAID MOT KÖNIGSBERG.

Journal

Mån 12.4.43 liggande i Königsberg.Allt arbete avslutades och beordrades kl 21.30 fullständig mörkläggning på grund av flyganfall. Anfallet varad till kl 02 den 13.4 varunder ett flertal bombanfall utfördes och flera stora nedslag med eldsvådor iakttogos.Fartyget skakade våldsamt vid ex-explosionerna men erhöll inga synliga skador.

ss Sirenes 11.12 44
K.Tilly
Befh

(Ingår i ett besiktningsprotokoll,daterat Göteborg 9.12.44)

Egna noteringar

Rysk raid mot Königsberg

OKW gibt bekannt 13.4.43: " Feindliche Flugzeuge griffen in der Nacht zum 13.4 einige Orte in Ostpreussen,vor allem Königsberg, mit Spreng- und Brandbomben an. In Wohnvierteln, an Krankenhäsern und an der Universität entstanden schädem." - Den anfallade 2-motoriga planen var Ryska,byggda i fabriker bortom Ural, och de började med sin raider mot Ostpreussen våren 1943. 200 plan bombade Insterburg natten till 23.4 under 2 timmar och orsakade stora bränder,synliga milsvitt omkring.

Historik

Se Sirenes 19.3.41

Övriga krigshaverier: 19.3.41, 26.8.41,12.6.42
18.9.42, 27.10.43

KORSÖ 13.4.43

SVÅRT LÄCK EFTER KOLLISION I KONVOJ NORR OM BORKUM MED SS CHIOS AV HAMBURG
(Belyser Begäeitofficerens - B.O:s - bestämmanderätt ombord)

Rapport

Avgick Emden mån 12.4.43 destinerad i barlast till Oxelösund. Djupg F 6'3" A. 13'0'' 700 ton WB. 27 ombv.
Kolliderade kl 10.25 tid 13.4 i konvoj N. Borkum med ss Chios av Hamburg som sikäats 2 minuter tidigare, stävande SW.Korsö stävade i kollisionsögonblicket OSO. Tjocka, vind S1, smul sjö. Befh,BO och 2e styrman på bryggan. Utkik på backen. Korsös fart före kollisionen 3,25 knop,kurs OtN. Kprsö träffad om BB vid lucka I där skrovet trycktes in ner till slaget och hål revs upp av Chios ankare. Med pumparna igång kommit t. Cuxhaven 18.30.

Journalutdrag

Mån 12.4 kl 11 avgått Emden i barlast. Ankrat 16.35 på Borkum redd i väntan på anslutning till konvoj.

Tis 13.4 kl 03.30 Lättat och fortsatt u.lots ledning.Disig luft. Lämnat lots en 06.50. Fortsatt i konvoj efter BO:s anvisningar. 06.40 reducerat farten p.g av tjocka. Avgivit mistsignaler. 08.10 kursändring till OtN. Omkring kl 10 -10.30 hört flera ångvisslor på avstånd om STB. Kl 10.21 hört ett utdraget ljud nära förut i tjockan. Slagit stopp i maskin. Kl 10.23 siktat ett fartyg 1 streck på BB bog.Avgivit ett kort ljud med ångvisslan och lagt rodret hårt STB. Det andra fartyget svarade med 2 korta ljudstötar. Kl 10.24 slagit full back i maskin och givit backsignal - 3 korta ljud. Kl 10.25 kolliderade ss Chios av Hamburg med Korsö och träffade med ett brak Korsös förskepp om BB vid lucka I,som blev läck. Stoppat maskin 10.27. Fartygen kommit klara av varandra. Tillfrågat Chios vaktbefäl om de behövde hjälp vilket besvarades nekande Fortsatt resan 11.10. Länsning från förrummet påbörjats omedelbart efter kollisionen, ochåtskilliga läckor tätades av besättningen med lämpligt material. Länsat nr 2 tank och fyllt akterpiken för att minska vattentrycket utifrån. Trots dessa åtgärder kunde inte pumparna hålla undan vattnet som fortsatte att sakta stiga i rummet. Beslutat gå in till Cuxhaven för provisorisk reparation. Fått hamnlots 17.50 på Cuxhavens redd och förtöjt 18.30 vid kaj i Cuxhaven.Beställt pumphjälp,meddelat rederi och assurans.

Ons 14.4 kl 07 förtöjde bärgningsångaren Capella av Bremerhaven långsides och började länsa från rum I. Fartygets pumpar länsat oavbrutet från förrummet. Besättningen förbättrat tätningen av läckorna. Trimmat fartyget ytterligare på aktern. Kl 17 avbestäält bogserbåten. Från kl 17 hållit läns med egna pumpar. Konfererat med assuransens ombud,ombud för Lloyds och med av rederiet anvisad verkstad.

Tors 15.4 skadorna besiktigats av ombud för Lloyds och assuransen.Tillkallad verkstad påbörjat vissa provisoriska tätningsarbeten. Pumpat vatten på

KORSÖ 13.4.43

det tätade akterdäcket genom spolledningen för att få läckan i förrummet ovan vattnet och möjliggöra cementgjutning över läckan.

Fre 16.4- Söm 18.4 verkstaden fortsatt reparationsarbetena.

Mån 19.4 Verkstaden klar med sina arbeten.Reparationen avsynad och godkänd.Erhållit sjövärdighetsbevis för resa till svensk hamn.

Tis 20.4 kl 10.14 avgått från Cuxhaven u. hamnlots ledning assisterad av bogserbåt och båtsmän.Destinerad till Landskrona för torrsättning vid Öresundsvarvet.

Landskrona 22.4.43
Fritz Lütjohann
Befh

Maskindagboken

Tis 13.4 SF 06.45, st 10.26, FB 10.29, 10.30 förmärktes en hård stöt i fartyget. St 10.32 SF 10.34 FF 10.35 St 10.35 Order från bryggan att länsa Ians rum och tank 2. SF 11.15 Däefeter varierande manövrar.Väl i maskin i Cuxhaven 18.36.Fortsatt länsa från Ians rum till dygnets slut

Ons 14.4 Fortsatt länsa från rum I. Tank 2 länspumpad.Fyllt upp akterpiken för att få upp stäven och komma åt att täta läckan. Barlast- & donkeypump i arbete hela dygnet.

Tors 15.4 Pumpat hela dygnet till akterdäck för att få läckan förut ovan vattnet.

Fre 16.4 Donkeypumpen gått kl 07-17, vatten å akterdäck.

Cuxhaven 18.4.43
E.Jeansson
Övermaskinist

Crew List

Befh Fritz Lütjohann,Ö.Promenaden 51A,Norrköping, 19.10.90
1e styrman/telegrafist Charles Fridolf Bertil Hättander, 20.4.05
2e styrman Gustaf Rickard Karlsson, 10.7.95
3e styrman Björn Rutger Aurell, 29.9.14
Övermaskinist Erik Gunnar Jeansson, 21.4.97
1e maskinist Idoff Charles Beorin Jönsson, Nyland,Multrå,26.7.83
2e maskinist Carl Henry Bengtsson, V.Dalgatan 9,Malmö, 27.1.86
Steward Sven Oscar Emanuel Liljegren, 4.1.09
Kock Oskar Elving Svensson, 20.10.07
Mässuppassare Bror Manne Allan Jönsson, 26.3.23
Matros Gustaf Harry Olsson, 2.302
Matros Stanislaw Ziemniak,Håkan Lundbergsgatan 2,Hälsingborg,26.1.11
Matros Hjalmar Emrik Rosén , 7.11.06
Lättmatros Bernhard Wilhelm Lund, 25.1.10
Lättmatros Bror Gustav Ivar Gustafsson, 9.8.16
Lättmatros Sture Sigvard Torsten Gustafsson, 15.3.15

forts

KORSÖ 13.4.43

Forts crew list

Lättmatros Gösta Roland Linde, 17.2.24
Jungman Frank Toref Villehard Jonsson, 4.6.23
Jungman Anker Edvin Edelbert Jonsson, 6.7.25 Bröder
Donkeyman Gustaf Bernhard Gottschalk Hallkvist, 22.9.99
Eldare Tage Harald Ruthberg, 1.4.16
Eldare Albin Kristian Björnsson, 1.3.10
Eldare Erik Ingvar Karlsson, Oscarshamn, 18.5.17
Lämpare Karl Oscar Fredrik Olsson, 30.10.08
Lämpare Sven Harald Ingemar Virf, Hellersö,Gamleby, 2.12.17
Lämpare Karl Emil Karlsson, 24.5.15

Sjöförklaring i Landskrona 29.4.43 kl 13

Sakkunniga: Lotsförman B.A.Romare & sjökapten G.F.Persson

Befh Lütjohann: Då strax före kollisionen rodret lades hårt STB föll Korsö tre streck. Chios kurs kunde befh inte bedöma i tjockan men ansåg att en felmanöver skett från Chios sida.

2e styrman Karlsson: Uppehållit sig på bryggan. BO hade själv övertagit signaleringen med ångvisslan,sedan ljudsignaler hörts från en mötande konvoj , och avgivit signaler enligt en särskild signalbok.BO gav även direkta order till rorsman och till maskin.

Befh Lütjohann: Vitsordat 2e styrmans uppgifter. Från och med det att Korsö anslöt sig till konvoj så övertogs fartygsledningen av BO som beordrade kurser,fart & signalering. Vid mötet med den andra konvojen övertoh BO personligen signaleringen.Enligt befh uppfattning hade BO manövrerat riktigt.

Chiefen Jenasson vitsordat maskindagboken.

Matros Olsson: Till rors. Följt de order han fick av BO.

Lättmatros Linde: Utkik på backen. Tättjocka. Mistsignaler hördes från en mötande konvoj,men Chios upptäcktes först strax före kollsiionen och Linde kan inte ange på vilket avstånd hon blev synlig.

KK memorial 19.6.43

Orsak: Kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas,men vill det synas som om bägga fartygen är skuld tillkollsionen.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII vol 258

Telegram Befh till rederiet,avsänt 13.4 kl 19.40

(Från Cuxhaven) Korsoe kollision nordsee 1025 Uhr mit deutscher ss Chios aus Hanburg. Raum eins lekk. Schiff macht mehr wasser als pumpen schaffen Cuxhaven eingelaufen notreparatur erforderlich Erwarte instruktionen.

KORSÖ 13.4.43

Assecuranceagent verstaendigt = Lutjohann Schiffsmakler Trulsen
Dito,Cuxhaven 15.4 kl 13.20
Telegram erhalten Besichtigung stattgefunden Notreparatur angefangen
Voraussichtlich Montag fertig = Luetjohann

SCHADENSBERICHT

Max Doflein besiktigat Korsö 15.4 förtöjd i Fischereihafen i Cuxhaven.
" Der Schiffskörper hatte an BB Seite hinter dem Vorpiekschott,in der hauptsache beim Rahmenspant, einen schweren Rammstoss erlitten.Die Aussenhaut war, soweit sichtbar, vom C-gang bis zum K-gang in breite von mindestens über 2 Plattengängem stark nach innen gedrückt.3 Platten waren durchstossen. Die dahinter leigenden Spanten,Strunger,Knie u. Kimmstützbleche waren mehr oder weniger stark verbogen bezw. gebrochen. 2 Laderaumsbalken waren schwer verbogen. Die seitliche Schottplatte vom Vorpiekschott war eingedrückt. Im Laderaum war der Holzbelag über der BB seitenbilge inkl Zementierung zum Teil gebrochen. Der Bodenbelag von Raum I war durcheinandergefallen und teilweise zerbrochen.

Notreparatur

Hinter der Hauptbeschädigung wird ein Zementkasten gebaut. Auf die übrigen beschädigten und durchstossenen Platten werden Patsches aufgeschweisst und Nähte,Nieten uszw durch schweissen u. stemmen gedichtet. Diese Norreparatur wird nicht umfangreich sein und in 4 Tagen ausgeführt. Es wird sofort vom Schiffswerft Mützelfeldt ausgeführt.

Pumpenhilfe.

Nach einlaufen des Schiffes in Cuxhaven wurde der ss Capella der Bugsier Reederei -u. Berggungs AG, der auf Station in Cuxhaven lag, zum Stundensats vom RM 50:- angenommen,um das Wasser aus dem vorderen Laderaum auszupumpen. Hierzu wurde in einer beschädigten Aussenhautplatte ein Loch gebrannt um den Saugeschlauch hineinzubringen. Es war ein grosses Glück dass das Schiff in ballast fuht ,denn wenn es beladen gewesen wäre,so hätte es ohne hilfe ein Bergungsschiff das eindringende Wasser nicht bewältigen können. Zum lenzhalten des Schiffes und zum abdichten wurde das Schiff nach hinten getrimmt durch auffüllen der hinteren Tanks und des Achterdecks mit Wasser.

Schuldfrage

Die Kollision hat am 13.4 auf dem Nordsee in der nähe von Borkum stattgefunden.Korsö war auf der Reise von Emden nach Oxelösund und fuhr als erstes Schiff in einer Konvoi. Ein B.O war anbord, ein zeiter BO ausser dem zur ausbildung. Es herrschte dichter Nebel. Ein anderer Konvoi näherte sich aug gegenkurs. Korsö stellte durch abhören der Nebelsignale fest dass sich ein Schiff an BB voraus näherte. Dies war der Dampfer Chios.

Forts.

KORSÖ 13.4.43

Kurz danach wurde Chios an BB voraus mit kreuzendem Kurse gesichtet.Die kollision war mit den von beiden Schiffen untergenommenen Manövern nicht mehr zu verhindern. Afu grund des berichtes des Rapitäns vom Korsö und des Journalauszuges bin ich zu der überzeugung gekommen dass die schuldfrage nicht einwandfrei zu gunsten der Korsö liegt.Korsö hat die Maschine -wenn man dem Journalauszug folgt - nicht sofort auf "Rückwärts" gesetzt als man Chios sichtete,sondern man hat bei gestoppter Maschine zuerst STB Ruder gelegt und ein kurzen Ton abgegeben. Erst als man hörte dass Chios mit "2 kurz " antwortete (womit die Schiffe weiter aufeinander zudrehten) hat man - nach einer minute - die Maschine aif " Voll rückwärts" gestellt. Richtiger wäre es gewesen,wegen der späten sichtung im Nebel, die Maschine sofort auf "Voll rückwärts" zu setzen. Ichnehme an dass Chios auf alle fälle die grössere mitschuld hat,denn dieses Schiff kam von BB und war ausweichepflichtig. On die Seeamtsverhandlung die Schuldfrage genügend klärt, möchte ich sehr bezweifeln, weil åan wohl die ursache auf den dichten Nebel zurückführen wird.

Hamburg 18.4.43
Max Doflein
Korvettenkapitän a.d

"CHIOS" Skador

Max Doflein besiktigade 3.5.43 vid Deutschen Werft i Hamburg ss Chios skador. Chios låg vid Betrieb Reiherstieg. Reparationen 3.5-4.6.43 kostade RM 28629:28. Chios förstäv platt intryckts på 6 meters längd uppifrån räknat, intryckningen var c:a en meter djup och stävplåtarna böjda på samma sträcka över VL. Båda klysrören hade nerbräckts,STB ankare sönderklämts, däcket skadats, även STB utsvängds livbåt skadad. Fartyget behövde inte dockas för reparation.

Intyg 29.4.43

Samstämmigt intyg av Korsös befh, 2e styrman och rorsman om kollisionen .

Med avseende å protokollet vid sjöförklaringen i Landskrona 29.4. upplyste kapten Lütjohann, 2e styrman Karlsson och rorsman Olsson :

1) Alla kursändringar beordrades av Begleitofficeren (BO)
Alla signaler med ångvisslan gåvos eller beordrades av BO.
Alla maskinmanövrer beordrades av BO.

2) 2e styrmanoch rorsman Olsson intyga speciellt:

Karlsson hade vakt på bryggan kl 08.00-12.00 den 13.4.43
Kl 08.10 ändrades kursen till OtN enligt order av BO som befann sig på bryggan tillsammans med ännu en tysk officer.
Då Karlsson strax efter kl 10.00 hörde ångvisslorna från den mötande konvojen och rapporterade detta till BO,meddelade denne,att han själv övertog signalerandet.All signalering sköttes därefter helt av BO ända

KORSÖ 13.4.43

till en god stund efter kollisionen. Han använde därvid, med niträde av den andre tyske officeren, en tysk signalbok och avgav såväl reglementerade ljud för tjocka med ångvisslan som särskilda morsesignaler med ångvisslan enligt signalboken. Kl 10.21 stoppades maskin på order av BO,sedan befh frågat denne om ingenting borde göras. Kl 10.23 gavs signal med ångvisslan som ovan nämts av BO själv. Order om rodermanövern gavs av BO direkt till rorsman Olsson. Kl 10.24 maskinmanövern slogs av befh på order av BO.

3) Rosrman Olsson: Vitsordade speciellt att ordern kl 10.23givits till honom av BO direkt.

Riktigheten bestyrkes
F.Lütjohann

Protokoll över förhör hållet ombord på Korsö i Landskrona 13.5.43
(Med anledning av kollisionen 13.4.43)

1) Kapten F.Lütjohann: Efter att ha vitsordat upplästa handlingar gjort följande tillägg: " I och med att Kaorsö asnlöt till konvoj och en BO var kommenderad ombord, övertogs fartygsledningen av denne BO.Kursen och farten beordrades av BO. Signalering utfördes på order av BO,ända till tidpunkten förmötet med den andra kovojen, då signaleringen övertogs av BO personligen. Maskinmanöver beordrades av BO och utfördes av mig." Att ovanstående överensstämmer med verkligheten vitsordas under edlig förpliktelse. F.Lütjohann Befh.

2) 2e styrman Karlsson anförde följande: "Sedan journalutdraget upplästs och bestyrkts vara rätt bad jag att utterligare få tillägga att sedan ljudsignalerna hörts från den mötande konvojen,hade BO själv övertagit signaleringen med ångvisslan och hade även givit signaler enligt särskild signalbok,ävensom givit direkta order till rorsman och för maskimanöver Domaren frågade om BO varpå bryggan och även om någon mera kunde intyga mitt yttrande,och bestyrktes detsamma omedelbart av befh och matros Olsson.Därefter ställde domaren frågan om BO ansågs ha gjort rätt manöver,vilket befh besvarade jakande. (En av bisittarna replikerade, Den andra ångaren hade svarat med 2 ljud och följaktligen felmanövrerat.") Att ovanstående överensstämmer med verkligheten vitsordas under edlig förpliktelse.

Richard Karlsson 2e styrman

3) Matros Olsson: Upplyste: På domarens fråga hade Olsson vitsordat 2e styrmans uppgift att BO hade övertagit signaleringen och givit direkta order till rorsman om rodret ,vilka han utfört,ävensom order för maskinmanöver. G.H.Olsson Matros

---

Besiktningsinstrument

Korsöanlände till Landskrona kl 09.45 den 22.4 efter att ha avgått från Cuxhaven kl 10.15 den 20.4 Fartyget indockades den 22.4. Besiktigats samma dag i flytdockanvid Öresundsvarvet av Allan Zander. Utdockades den

KORSÖ 13.4.43

15.5.43 och avgick kl 13.30 i barlast direkt till Luleå för att ~~åxka~~ lasta järnmalm till Tyskland.



9 bordläggningsplåtar måste förnyas, 6 riktas samt innanför liggande spant ,skott,balkar etcriktas, repareras och delvis förnyas. Två plåtar påsatts i Cuxhaven i G-stråk nr 1 och 2 över hål förorsakade av Chios båda bogankare,av vilka STB helt krossades.
Reparationen i Landskrona kostat 53350 kr varav 48060 på järnarbeten. Efter reparationen kom Korsö till Luleå fre 21.5.43, förhalade kl 07 den 22.5 tillkajplats nr 2 och började inta malm.Kl 14 var fartyget färdig-lastat och avgick från Lule kl 14.10.

Brev från Red AB Rex till SÅAF i Göteborg 8.5.43

Rörande Korvettenakpitän Dofleins besiktningsrapport av 18.4.43 skriver kapten Lütjohann spm följer: Fartygetgick i konvoj under ledning av BO.

KORSÖ 13.4.43

Kurser,distanser och märken,bojar, utlämnas icke till fartygsbefälet.
Kurser och fart beordras av BO.
All signalering ,såväl optisk som akustisk, beordras av BO.
Från tidpunkt då dem mötande konvojen föst hördes,kl 10.00, övertogs signaleringen av BO personligen.
Fartyget befann sig vid tiden för mötet med den andra konvojen icke i närheten av någon punkt där kursändrign skulle företagas. Kl 08.10 ändrades kursen senast före olyckan. Konvojerna borde därför mötas på kontrakurser. Chios hördes första gången nära förut, och måste antags stäva kontrakurs till Korsö. Då Chios siktades om BB stävade hon sydligare än kontrakurs. Genom sin BB-sgir,tillkännagiven genom 2 korta ljud i ångvisslan,styrde Chios emot Korsö istället för att gira STB från Korsö. Chios torde också haft fart som under rådande förhållanden måste betraktas som för stor.Korsö låg i kollisionsögonblicket stilla,utan fart framöver. Enligt min uppfattning har Chios orsakat kollisionen genom att inte ha ställt sig gällande artiklar i styrningsreglerna till efterrättelse.

Brev till SÅAF från Duncker & Joly,Hamburg 4.5.43

"Anlässlich der Besichtigung der Schäden auf Chios, ist durch Herrn Doflein die Schuldfrage erörtert werden und es wurde ihm vom Kapitäm des ss Chios gesagt, der Dampfer Korsö habe seinem Dampfer im vinkel von ungefähr 90° grad von der STB-seite kommend angerammt. Der Kapitän der Chios bahauptet auf normalem Reisekurs gelegen zu haben und dass er keinerlei Kursändrung vor de Kollision vorgenommen hätte. Die Kollision soll nach seiner auskunft etwas westlich von Norderney stattgefundenhaben. Es wäre nun zweckmässig,den Kapitän des Dampfers Korsö zu vernehmen und ihm die äusserung des Kapitäns der Chios vorzuhalten,inbesondere auch darüber,ob er die möglichkeit für gegeben hält, dass D. Korsö den D. Chios in einer Winkel von 90 grad getroffen hat. Bei der gelegenheit bitten wir ferner,den Kapitän su befragen,ob er in einer Geleitzug fuhr.Soweit wir aus den unterlagen ersehenkonnten, bildete Korsö das erste Schiff in einer Geleitzug. Es wäre noch aufzuklären,wenn der Geleitzug in linien fuhr, ob Korsö zur linken oder zur rechten seite des Zuges gehörte. Ferner ist erwünscht zu wissen, ob ein Geleitfahrzeug vor dem Geleitzug herfuhr und wie dieses Fahrzeug im verhältnis zum Korsö gelegen hat.
Wir bitten, hierzu die rückäusserung des Kapitäns einzuholen,damit die Schuldfrage besser geprüft werden kann.

Hochachtungsvoll
Oläslig signatur

Brev till SÅAF från Korsös befh apropå ovanstående

(Brevet daterat Stockholm 14.5.43) " Befh på Chios yttrande att Korsö skulle

KORSÖ 13.4.43

ha ränt på Chios är en oriktighet. Det var Korsö som blev påränd av Chios. Även hans påstående att han hållit " normaler Reisekurs" förfaller orimligt. I sådant fall kunde fartygen icke mötas under sådan vinkel som han uppgivit. Korsö stävade i kollisionsögonblicket OSO och Chios stävade uppskattningsvis SW. Korsö gick som tätfartyg/Ledarfartyg i en konvoj som framgick i köllinje. Konvojen eskorterades av tyska örlogsfartyg.Ett av dessa siktades vid olika tillfällen underden tid tjockan varade,ibland tvärs ut om BB,ibland något akter om tvärs om BB."

Assurans

SÅAF skrev 19.1.45 till SKN att: " I rubr. angelägenhet hava vi nu lyckats inkassera kr 103.936:-, vilket belopp vi idag tillställt rederiet såsom full och slutlig ersättning för deras generalräkning till SÅAF av den 7.2.44,vilken slutade på 104.990:82. Våra omkostnader äro som följer:

Ombudskostnader 1582:44

Kostnader för uppgörelsen 2788:44

Arvode för besiktning och haveriets skötsel 1000:-

Telegram, telefon,porto 200:-

Totalt kr 5500:57,vilket belopp vi tacksamt emotser.

SKN ersatt SÅAF 23.1.45 med 5500:57

Ovanstående tyder på att Chios rederi ersatt SÅAF med 103936:- kr

Eget

Historik

Laståÿngare på 2721 brton byggd 1905 vid Swan,Hunter & Wigham Richardson Lt i New Castel av stål. (Ex Konsul Olsson, Gracefield) L. 95,6 B.14,2 Tillhörig red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm. Inköpt juli 1939 för 300.000 kr från red AB Helsingborg (Otto Hillerström) i Hälsingborg som i okt 1925 inköpt Gracefield från Evyldon SS Co i Swansea.4650 ton dw. 975 ihkr. Back,brygga & poop,svart skrov, 4 luckor,2 master,4 bommar. 14.12.41 på resa Rotterdam-Hälsingborg med kokslast grundstötte Korsö på Oscarsgrundet utanför Limhamn men tog sig själv flott, läck i tank 1. - Nattentill 23.9.42 påseglades hon med malmlast utanför Möen av trälastade tyska ss Westpreussen,fick en läcka BB i rum 2 och kom in till Trelleborg för prov. tätning. -

(Se historiken på 1.7.43 flyganfall)

TOM 15.4.43

ÖVERLEVDE MIRAKULÖST TVÅ FLYGTORPEDER I ROTTERDAMKONVOJ.

(OBS. Tom saknad i KK(H) vol 31.)

Rapport

Avgick Rotterdam ons 14.4.43 destierad till Hävringe för order.Rumslast av 3075 ton kol. Djupg F 17′- A 18′4″ 25 ombv

Flygtorpederad tors 15.4 kl 00.45 55′WtS Elbe I Lysboj .Vind Syd 1, ingen sjö, månsken, mulen luft, god sikt. Befh vakt,utkik på backen. Vid explosionen sårades en tysk soldat. Fartyget erhöll bottenskador och dörrar,inredningen midskepps samt ventiler och fönster skadades svårt.

Journalutdrag

Tis 13.4 under dagen erhållit order att vara klar för avgångnkl 22. På e.m fått ombord Begleitungsoffizier Alfred Burger,signalmatros och tre soldater som ballongmanskap.

Ons 14.4 01.30 avgått från Maashaven i Rotterdam under lots ledning assisterad av en bogserbåt. 04.20 lämnat lotsen innanför Hookvan Holland och fortsatt under befh ledning, biträdd av beledsagande officeren.Kl 04.55 passerat Hook van Hollands angöringsboj och gått in som nr 2 i konvojen Fortsatt i konvoj.

Tors 15.4 kl 00.20 gavs flyglarm från förpostbåtarna. Besättningen utpurrats och beordrats på däck med livbältena på . Kl 00.25 torpederades en ångare i konvojen och sjönk.(MS Borgå av Oslo, Fred.Olsen,på resa till Bergen med kollast. 2 man i maskin dödade,övriga bärgade) Kl00.45 närmade sig ett större plan Tom i riktning tvärs ut om BB från förskeppet. Vid tillfället rådde månsken. Planet fällde en lufttorped mot Tom. Torpeden tog i vattnet på BB-sidan,passerade under fartyget och törnade mot havsbotten c:a 10 meter från STB sida där den exploderade med en fruktansvärd knall varvid fartyget fullkomligt luftes av det oerhörda vattentrycket.Omedelbart efter explosionen gavs order om embarkering i livbåtarna. Då fartyget höll sig flytande företogs rundpejling varvid det visade sig att rännstenarna till förrummet hade börjat vattenfyllas. Första pejlingen gav 2″ om BB och 6″om STB.Order gavs till maskin att börja länsa omedelbart. Innan länspumpen nått full kapacitet hade vattnet i BB rännsten stigit till 4′och i STB rännsten till 17″. Då länspumpentycktes kunna hålla vattnet vid denna nivå beslöts att fortsätta resan till Cuxhaven. Hela besättningen var oskadad efter explosionen.Däremot sårades en tysk soldat i ansiktet av splitter. Anlagt första förband, men då soldatens tillstånd tycktes förvärras,tillkallades en förpostbåt som kom upp långs sidan och tog hand om soldaten för vidare behandling.Vid lufttrycket som uppstod vid explosionen ska-

TOM 15.4.43

dades ventiler, dörrar, fönster etc i midskeppsinredningen. Fortsatt resan under högsta forcering. Vattennivån i rännstenarna kunnat hållas i stort sett konstant. Kl 11 ankrat på Cuxhavens redd. Befh gått iland för att sätta sig i förbindelse med klassens och försäkringens ombud. kl 12.45 kom befhoch hamnlos ombord,hivat upp och gått in till kaj. Kl 13.35 förtöjt på anvisad plats i Cuxhaven. Kl 16 kom Kapitän Max Doflein , SKN:s ombud, ombord. Då inga möjligheter funnos för en bottenundersökning i Cuxhaven beslöts att fartyget skulle fortsätta till varv i Hamburg. Kl 17 erhållit en motorpump med tillbehör som reservpump. Kl 17.30 avgått från Cuxhaven med lots ombord.Kl 23.50 anlänt tillHamburg och ankrat i Parkhafen i avvaktan på dagsljus.

Hamburg 16.4.43
Sven Fernbo
Befh

Journalutdrag

Mån 19.4 På grund av krigshandling i Nordsjön 15.4 har en del av lasten runnit ut ur ett hål i fartygssidan vid lucka I BB (där en flygtorped träffat som dock inte exploderat)

Hamburg 19.4.43
Befh

Journalutdrag

Tis 20.4 kl 13 gått ut ur dockan i Hamburg under lots ledning assisterad av 2 bogserbåtar och fortsatt resan.

Fre 23.4 16.30 anlänt till Norrköping och förtöjt vid kaj. Vederbörande myndighet iland meddelats att det kan förmodas finnas något sprängämne kvar i lasten efter torpedspetsen.

Norrköping 23.4.43
Befh

Specifikation å inombordsskador enl. journalutdrag 16.4.43

Kuren å STB bryggvinge skadad, bryggskärmen skadad, 5 fönster i styrhytten krossade och fönsterramarna skadade, kartbordet i navigationhytten skevt, teakbeklädnaden i navigationshytten skadad, ytterdörr med karm till telegrafhytten skadade, inredning och taket i befh daghytt skadade,glaset i dörren till telegrafhytten krossat, 2 dörrar,2 dörrkarmar,taket och en ventilbeklädnad i passagerarhytten skadade, 2 dörrar,2 dörrkarmar,taket,buffén spegeln över buffén,och skotten i salongen skadade, dörr och dörrkarm samt skotten i stuerts hytt skadade, dörr och dörrkarm till STB salongsdörr skadade, skott ochtak i STB salongsgång skadade, stuerts förråd ramponerat dörr och dörrkarm till pentryt skadade, dörren till Ie styrmanshytt spruckit, dörren till proviantförrådet skadad, låset till STB kabyssdörr skadats, spisen och spisringar spruckit, värmeelementet i lotshytten spruckit, ytterdörren till STB midskeppsgång spruckit, dörrarna till mässen,kockhytten, 3e styrmans hytt och befälets wc sönderspruckna, dörrkarmen till

TOM 15.4.43

befälets badrum skadad, dörren på förkant till STB midskeppsgång spruckit, glasventilen i lampskåpet spruckit, en glasventil i skansen spruckit och ventilringen skadats, poopräcket och akterlanternan skadats, 4 st presenningar på lucka 1 och 2 sönderslitna, en skyddsduk vid skorstenen sönderslit en, 2 bord knäckta i STB livbåt, nåten öppnat sig i båtdäcket om STB, tre läckor uppstått på förwinscharnas ångledning, isboxen skadad, pistongringar natill donkeypumpen brustit, sätet till STB maskinmatarpump lossnat, fartygets radioapparat totalförstörd, chiefens radio skadad, befh Zeisskikare överbord, fartygets Zeisskikare förstörd, salongsklockan skadad. Ev. har även skador uppstått på den förseglade radioanläggningen samt på rörledningssystemet ombord. Styrkompassen och standardkompassen ilandförda för undersökning.

Ombord 19.4.43
Befh

Förteckning å förlorade salongsinventarier

1 st vinkaraff, 1 st brännvinskaraff, 1 st likörkaraff, 1 st vinkaraff, 1 st fruktskål, 2 st blomvaser - samtliga i kristall.
10 st djupa, 9 flata tallrikar, 10 assietter, 10 kaffe-& 9 thekoppar, 4 tillbringare, 3 thefat, 2 såsskålar, 8 rödvinsglas, 9portvinsglas, 10 brännvins glas, 10 ölglas, 10 grogglas, 8 äggkoppar, 1 kryddställ, 1 hushållsvåg, 2 st gräddkannor, 8 konjaksglas och en el. kaffekokare.

Ombord 19.4.43
Befh

Maskindagboken

15.4. (sista anteckning 14.4 FF 16.38) strax före kl 01 avfyrades en lufttorped från ett flygplan. Torpeden missade men en kraftig stöt märktes.
HF 01,03 SF 04 HF 08 FF 12 SF 13.30 stopp 13.32 SF 13.33 stopp 13.42
FF 13.48 HF 14.35 SF 14.36 stopp 14.45 FF 14.54 HF 18.25 osv
Stopp 22.55 ankrat vid cuxhaven
Ballastpumpen använts för länsning från förliga rännstenarna kl 01-24.10

Crew list

Befh Sven Erik Pernbo, Skånegatan 46, Stockholm, 17.2.93
Ie styrman Åke B.Lagerström, 19.9.12
2e styrman Hjalmar Tycho Lantz, 1.12 10
3e styrman Gustav Herbert Engdahl, 28.7.17 (Febr 43)
Chief Albert E.Persson, 6.3.97
Ie maskinist Rickard Andersson, 6.2.89
2e maskinist Göte Valdemar Karlsson, 5.5.11 (Febr 43)
Stuert Birger L.Andersson, 11.10.94
Kock Axel O.Y. Nordahl, 22.2.94
Mässuppassare John V.Hansson, 6.3.22
Matros Erik Torsten Palmblad, 3.8.00 (April 42)

Forts

TOM 15.4.43

Crew list forts

Matros Nils E.Block, 6.12.12
Matros Arvid G.H.Karlsson, 20.1.04
Lättmatros Folke A.Andersson, 15.11.23
Lättmatros Harry K.Rosvall, 15.6.18
Lättmatros Axel Alvin Axelsson, 29.2.20 (Febr 43)
Jungman Gustaf V.Svensson, 18.11.23
Jungman Oscar A.Olsson, 22.8.24
Jungman Rolf Georg Fagerberg, 15.7.23 (Febr 43)
Donkeyman Einar A.Johansson, 15.8.98
Eldare Helge K.Andersson, 2.7.15
Eldare Åke S.L.Olsson, 30.11.14
Eldare Bernt S.Norrman, 17.6.20
Eldare Erik V.Petterson, 25.12 98

Sjöförklaring i Norrköping den 29.4.43 kl 11

Sakkunniga: Hamnkaptan B.J.Andersson & sjökapten Henry Lind
Speditör Hans Öhrström för SKN.

Befh Pernbo: Konvojen bestod av 6 lastfartyg som gick parvis i 2 kolonner, eskorterade av 8 förpostbåtar.Samtliga 6 lastfartyg förde em spärrballong på ca 300 meters höjd över fartyget. Befh hade vid tillfället varit på bryggan sedan omkring 28 timmar. Vakthavande befäl var även 3e styrman och 80 med signalmatros. Jungman Fagerberg utkik på backen ,lättmatros Axelsson till rors, matros Palmblad stått i beredskap. Befh sett hur ett bombplan anfallit, torpederat och sänkt ett fartyg i konvojen.(ms Borgå av Oslo) Kort efteråt hade sannolikt samma plan anfallit Tom och fällt en torped varvid det törnade emot Toms spärrballongswire och störtade i havet. Sannolikt hade planet tidigare på ett avstånd av 500-600 meter fällt ännu en torped vilken träffat fartygssidan och slagit ett hål i bordläggningen utan att explodera. Någon stöt av denna torped hade inte förmärkts och inget sprängämne påträffats i lasten vid lossningen i Norrköping. Tom hade under hela tiden som flyglarmet varat bibehållit förut anbefalld kurs.Under anfallet sköt förpostbåtarna spärreld med sina lv-pjäser. Då torpeden exploderade ca 10 meter från STB-sidan trycktes flera dörrar och ventiler midskepps in av lufttrycket och i övrigt hade så gott som alla andra dörrar och vemtiler i fartyget blivit sneda. På bryggan krossades rutorna i kurerna. Befh hänvisat till följande

journalutdrag:

fre 16.4 09.30 fortsatt till Rosshafen i Hamburg u. lots ledning. Kl 11 förtöjt i ducdalber i Rosshafen i väntan på vidare order. Länsning av rännstenarna pågått hela dygnet.

TOM 15.4.43

Lör 17.4 liggande i Rosshafen,Hamburg. Enlit telegram till Befh från rederiet får fartyget dockas med lasten inne på SKN:s risk.På e.m. fått order om dockning mån 19.4 kl 08. Länsning pågått hela dygnet.

Mån 19.4 kl 07 förhalat från Rosshafen med lots och 2 bogserbåtar till Blohm & Voss varv,ankommit kl 08, gått in i flytdockan nr 5 och kl 08.50 var fartyget torrsatt. Innan fartyget var helt torrsatt upptäcktes att detrann ut kol genom ett hål i bordläggningen på BB sida något för om lucka 1. När fartyget blivit helt torrsatt konstaterades ett triangulärt hål 30x30 cm i plåtstråk F,nr 3. Hålet ingenpluggats och kolen som runnit ut i dockan ombordtagits. Skadan troligen orsakats av en flygtorped som inte exploderat. Ett spant vid hålet blivit böjt,kölplåtarna nr 3,4,5 förifrån räknat var uppböjda och en buckla slagits på STB sida i plåtstråk H,nr 3. Kapten Max Doflein, SKN:s ombud, beslöt att en påät skulle skruvas fast över hålet. Det kan tänkas att det kan finnas något sprängämne kvar i lasten efter torpedspetsen,man har ej kunnat fastställas.

Tis 20.4 varvsarbetena avslutade under f.m varvid bordläggningen reparerats och godkänts av klassens ombud. Kl 11.30 dockat ut med assistans av lots och 2 bogserbåtar och fortsatt resan till Norrköping med ankomst dit den 23.4

Norrköping 23.4.43

Befh

FORTSÄTTNING PÅ SJÖFÖRKLARINGEN

3e styrman Engdahl: Börjat sin vakt kl 24. Konvojen bestod av 7 fartyg i 2 kolonner samt 8 förpostbåtar. Kl 00.20 gavs flyglarm från förpostbåtarna och strax efteråt såg Engdahl hur fartyget nr 5 i konvojen torpederades av ett bombplan och sjönk.Kl 00.45 blev sannolikt samma plan synligt på låg höjd på Toms BB-sida. Sannolikt fällde planet först en torped som träffat Tom vid förkant av lucka I BB utan att explodera utan att Engdahl märkt någon stöt härav. Omedelbart efteråt sett planet fälla en torped 200-300 meter om BB. Denna torped gått under fartyget och exploderat mot havsbotten ca 10 meter STB om Tom. Vid explosionen inhöljdes fartyget i vattenkaskader och rök och Engdahl slungades omkull på bryggan och kunde för några minuter inte se någonting i mörkret. Eskortfartygen hela tiden skjutit spärreld men Engdahl hade inte kunnat iattaga planets vidare öden. Rundpejl visat läckage i förrummet. Sedan pumparna startats fortsatt på sin plats i konvojen.

Matros Palmblad: Ingått i vakten från midnatt och stått stand by på bryggan. 6 fartyg och 8 förpostbåtar i konvojen. Kort efter det vakten börjat hade flyglarm givits och Palmblad sett ett bombplan torpedera det fartyg som hade konvojnummer 5. Efter en stund hade ett plan åter

TOM 15.4.43

visat sig i månskenet på Toms BB-sida. Sett torpeden falla .Palmblad och en av tyskarna då gått ner från bryggan.Så kom explosionen. Fartyget lyftes liksom upp av en våg och Palmblad först trott att fartyget träffats. Hade dock kunnat hålla sig upprätt.Strax därpå förstod han att torpeden gått under fartyget och exploderat några meter om STB.Där explosionen ägt rum syntes vattenkaskader och rök och överallt i fartyget hördes brak och skrammel av inventarier som kastats omkring. Först varit tal om att fartyget skulle lämna konvojen,men sedan läckaget visat sig vara endast förut fick Tom behålla sin plats i konvojen.En av tyskarna skadats. - Omedelbart efter explosionen hade besättningen beordrats till båtarna och en del hann även upp i båtarna vilka dock inte firats innan order kom att inställa sjösättandet.

Lättmatros Axelsson: Stått till rors från midnatt. Kl 00.20 flyglarm, vilket inte föranlett någon ändrad order beträffande styrningen. Från sin plats inne i styrhytten hade Axelsson inte sett några plan och inte heller sett nåhon torped fällas.Endast hört motorbullret från planet som uppenbarligen passerta rätt högt över fartyget. Visste inget om planets vidare öden. BO, Befh, 3e styrman och en tysk signalmatros var på bryggan. Plötsligt hade Axelsson känt en mycket stark stöt i fartyget och glasskärvor från styrhyttsfönstren yrde omkring. Besättningen beodrtas till båtarna men kontraorder givits innan alla hunnit gå upp i båtarna. Kompassen i styrhytten hoppat ur vid explosionen.Inte märkt någon stöt före explosionen.

Jungman Fagerberg: Utkik på backen från midnatt. 7-8 fartyg i konvojen ochj ett antal eskortfartyg. På bryggan befunnit isg en tysk officer, befh, 3e styrman, tysk signalmatros,rorsman och en man som stod stand by. Kl 00.20 flyglarm. Månsken och god sikt. Ringa sjöhävning. Sett ett fartyg i konvojen sjunka i ett stort rökmoln efter en torpedträff.Omkring 10 minuter senare blev ett plan synligt och Fagerberg sett en torped falla och gå mot Tom. Allt gått så hastigt att han inte hunnit varsko förrän torpeden,som tydligen gått under fartyget, exploderade några meter STB om Tom som formligen lyftes upp ocj skakades våldsamt. Fagerberg inte kastats omkull men får ngr ögonblick blivit " lite vimmelkantig.". Inte lagt märke till vart planet tagit vägen. Våldsam artillerield runt omkring. Vidordern att gå till livbåtarna hade Fagerberg trott att han inte skulle hinna från backen till båtdäck och därför stannat kvar och avvaktat på backen. Hur tysken skadats hade han inte sett. En skärva,antagligen från en luftvärnsgranat, slagit ner på backen alldelse i närheten av honom. Senare sett attlla dörrar o ventiler ombord skadats och delvis blivit intryckta.

TOM 15.11.43

2e maskinist Karlsson: Vakthavande i maskin jämte en eldare. Varskotts att flyglarm givits men därefter inte märkt något särskilt förrän han kastats omkull av en kraftig explosion. Genast rest sig upp och skyndat till manövertavlan för att avvakta order från bryggan.Strax därpå hade kommit order att starta pumparna.Dessa hade sedan varit igång oavbrutet till des fartyget gick in i docka i Hamburg. Genom den hårda körningen hade ventilhuset i ena matarpumpen skadats och kolvringarna i länspumparna blivit utslitna. Därjämte hade vid explosionen alla glödlampor i maskinrummet gått sönder. Möjligt är attskador uppstått på gjutjärnsledningarna till bottentankarna.

SKNEVII 374

Lasten

3075,3 ton Antracitnusskohlen,varav 1840 ton i förrummet, till A-R.Appelqvist Kolimport AB, Stockholm. Försäkrad i Atlantica för 123750 kr.

Lastmanko uppskattat till 25 ton som runnit ut genom hålet i sidan.

SKN ersatt kolfirman med 3525:18 inkl div andra omkostnader

SKNEIII 258 Skaderapport

"Betrifft D. Tom,Kriegsschaden vom 15.4.43 auf der Nordsee zwischen Borkum und der Elbe." Max Doflein besiktigat 19.4 vid Blohm & Voss i Hamburg. Av rapporten framgår att kapten Pernbos Zeisskikare vid explosionen "war der Kapitän aus der Hand gerissen und über bord gefallen.Ein weiteres Doppelglas war beschädigt." Ett stort antal dörrkarmar midskepps tryckts ihop så att de stängda dörrarna knäckts och öppna dörrar sedan inte kunnat stängas. 2 ventiler spräckts i manskapshytterna akter. Chiefens radio kastats i durken och skadats. Sannolikt skador på radioanläggningen på bryggan. Följande redovisning är komplett:
Aufbaudeck: Saloon -und vorraum: Die Füllungen in den Wänden und alle teile und T-rrahmen ~~[illegible]~~ waren beschädigt oder zerbrochen. Die Wände waren teilweise nach aussen gedrückt. Der Pantryschrank war abgedrückt. Der proviant -schrank eingebrochen. Die STB Saloontür zerstört. Im Saloon war die BB Tür beschädigt. Die Saloondecke an verschiedenen stellen gepltzt. Der Saloon-anrichteschrank beschädigtund Spiegel zerbrochen. Die Uhr im Saloon beschädigt.Im Schlafzimmer an BB neben dem Saloon beide Türrahmen und Türen beschädigt. Ein Fensterrahmen gesprungen,die Decke an verschiedenen stellen geplatzt.
25 glödlampor ombord krossats.
Prov rep i Hamburg kostat RM 1780:- inkl dockning, påsvetsning av plåt för hålet om BB, återinlastning av utrasad kol, hyra av motorpump.

TOM 15.4.43

Brev från Max Doflein till SKN,Hamburg 17.4.43

Berättat att han besiktigat Tom till ankars utanför Seebäderbrücke i Cuxhaven där Tom ankrat kl 10.15 fm efter att för egen maskin, utan någon assistans, ha gått dit direkt från platsen för flyganfallet. Dofleins begärna tt få ta in Tom i nre hamnen för dykarundersökning avslagits. Doflein utgått fråm att det rörde sig om sprungna nitar under vattenlinjen eftersom fartygets egna pumpar utan vidare häll läckaget i schack. Kanalmyndigheterna i Kiel obenägna låta Tom gå genom Kielkanalen varför Doflein kontaktat den Reichskammer für die Schiffbaureparaturen och av Herrn Ingenieur Hans Brandt från Blohm & Voss i Hamburg fått klartecken till dockning redan 19.4 i varvets största dicka. För att gardera sig mot att Toms ballastpump skulle strejka anskaffade Doflein från Bugsier en mororpump för resan till Hamburg. Doflein i brevet frågat om SKN påtar sig risken att docka fartyget med lasten inne.

Dito till SKN, daterat Hamburg 19.4.43

" Heute morgen wurde das Schiff auf der Werft von Blohm & Voss eingedockt. (19.4) Die überraschung war sehr gross bei allen beteiligten, auch bei dem Kapitän, als sich herausstellte ,dass das Sciff an BB seite vorn in der Aussenhautplatte F-3 ein loch hatte.Es waren im übrigen keine anderen leckagen in der Aussenhaut festzustellen. Das Wasser ist also lediglich durch das Loch in der Platte F-3 an BB-seite in den vorderen Laderaum eingedrungen. Die ursache dieses Loches kann nur darauf zurückgeführt werden, dass ein Torpedo gegen die Platte gestossen hat, der nicht explodiert ist. Die form des Loches lässt dies vermuten.Die aufgerissenen Teile der Platte in dem Loch stehenalle nach innen und das Loch hat etwas rundung. - Die beschädigung in den verschiedenen teilen des Schiffes sind verursacht worden,nach dem bericht des Kapitäns, durch ein Torpedo, welches in einer entfernung von c:a 10 meter querab vom Schiff an STB-seite im Wasser mit einer hohen Wassersäule detonierte. Auch ein Holländisches Schiff,welches neben Tom im Geleit fuhr,hat diese detonation beobachtet. Ich bin ausserordentlich erfreut,dass meine vermutungen richtig waren in der beziehung,dass das Schiff keine wesentlichen schäden erlitten hatte,dass ich es riskieren konnte, dass Schiff mit eigener kraft nur mit einer Mororpumpe an Deck nach Hamburg gehen zu lassen und das risiko des eindockens mit Ladung übernehmen zu kömnen. Die leistung des Kapitäns,dass Schiff mit eigener kraft nach Cuxhaven geführt zu haben, verdient M.E. besondere anerkennung."

Rederiets generalräkning

2.11.43 slutat på 37.140:64

TOM 15.4.43

Slutreparationer i Norrköping & Stockholm

27-30.4.43 i Norrköping åtgärdades huvuddelen a v inredningsskadorna. Fönster, fönsterbågar, dörrar, riktning av skott , 3 nya bord i STB liv båt rep. av spisen, rabbning och beckning av båtdäcket, rep av winschrör etc
Kostnad total 4100:- kr

22-28.5.43 vid Finnboda varv indrogs prpelleraxeln för besiktning, rodret lyftes för besiktning, bordläggningen reparerats, kartbordet i karthytten åtgärdats, nytt värmeelement i Lotshytten, justering av dörrkarmar, fastspikning av taklister i salongen. översyn av de el.ledningarna etc
Kostnad 10340:-

Assurans

SKN ersatt rederiet 24.11.43 kr 30.811:43

KK memorial 30.6.43 Ej för publicering KK 81 a memorial
Nr 66 H
Flyganfall u . gång i tysk konvoj ex officio Bo Bergström

Egna noteringar

Hampshireplan

Enligt Coastal Commands War Diary för Group No 16 skadades Tom natten till 15.4.43 off Borkum vid anfall av Hampshirebombare ur Squadron 415.
-Enligt egna noteringar sjönk ss Borgå av Oslo på 2 minuter efter torpedträff midskepps. Borgå gick akter om Tom, som var nr 2 i BB kolonn. Tom hade 4 ballongmatroser ombord och förde 2 spärrballonger, en vid förriggen och en vid akterriggen. Kl 00.45 obs. ett plan hastigt närma sig Tom vinkelrätt från BB. 2 torpeder tog vatten strax intill BB-sidan samtidigt som det storaaplanet strök över Tom tätt över masttopparna varvid dess vingar slets av mot ballonwirarna och planet störtade i havet om Stb. Den ena torpden gick under Tom och exploderade 10 meter om stb, den andra törnade mot BB-sidan vid lucka I utan att explodera och utan att någon ombord över huvud taget observerade den. Den måste ha studsta tillbaka och sjunkit. Efter en halvtimme hade vattnet i BB rännsten stigit till 4 ′ men lasten ag gaskol täppte i viss mån igen läckan och pumparna kunde sedan hålla vattennivån konstant fram till indockningen i Hamburg 19.4 Vid lossningen i Norrköping iakttogs stor försiktighet i lucka I men man fann ingenting farlig där.

Historik

Lastångare på 2044 brton byggd 1919 vid Burgerhouts varv i Rotterdam av stål. (Ex Thermidor, Francillon, Zuiderdeep) L. 89,1 B. 13,1 Tillhörig Red AB Arafart (A.B.Appelqvist) i Stockholm. Inköpt 1933 av det nybildade rederiet från redAB Cecik i Landskrona som i dec 27 inköpt Thermidor från Bordeaux. Moderniserad 42 vid Lindholmen. (Se 13.1.44 då Tom efter grund-

TOM 15.4.43

stötning vid Arkösund (90% krigshaveri) på resa Hamburg-Norrköping med kokslast ,måste kapas vid akterkant av lucka 2 varpå akterskeppet kunde inbärgas till Norrköping. Förskeppet måste lämnas på grundet.

NORMANDIA 15.4.43

GICK I TOMS KONVOJ FRÅN ROTTERDAM - JOURNALEN ÅTERGER TYPISK KRIGSRESA

Journalutdrag

Tors 25.3.43 kl 12.55 fått lots och bogserbåt och avgått från Gävle destinerad till Holtenau för order med last av 1675,6 ton järnmalm.Djupg F 14′9″ A. 15′9″.

Fre 26.3 kl 10.35 passerat Landsort.Klar luft, laber växlande vind.

Lör 27.3 02.10 passerat Kalmar sjöfartskontroll. Kl 15 passerat Sandhammaren Kl 19.15-19.25 på Trelleborgs redd. Klar luft, laberväxlande vind.

Sön 28.3 Stilla med halvklar och disig luft. 05.55 fått order av vaktfartyget vid Gjedser att ankra omedelbart enär vägen är spärrad. Kl 06 ankrat vid sidan av tvångsvägen. Kl 12.30 är spärren upphävd.Lättade omedelbart och fortsatte resan. Kl 20.20 fått lots vid Kiels fyrskepp. 21.15 ankrat vid Laböe i väntan på marinkontroll. 23.25 lättat och fortsatt efter kontroll. 23.40 -00.40 var flygplan över fartyget i en timmas tid.Luftvärn och strål kastare i aktion.

Mån 29.3 Laber vx vind, klar luft. Lotsbyte 00.15 vid Holtenau,därefter gått genom Holtenau slussar 01.25- 12.48.Erhållit order att destinationsort är Rotterdam. Kl 08.25-09.25 lagat förtöjda i kanalen för att invänta mötande större fartyg. 12.30 förtöjt i Binnenhafen vid Brunsbüttel för att enligt order som erhölls i Holtenau, avmagnetisera fartyget. Fåttlots kl 16.10 och avgått till avmagnetiseringsbanan. Avmagnetiseringen färdig kl 17.40. Bogserbåtar assisterat vid rundsvängningen.Gått genom bågen en gång vardera vägen,och kontrollen tre gånger. Kl 18-18.25 slussat i Brunsbüttel . 20.50 ankrat på Altenbruch redd för att,enligt order som erhölls vid uppehållet i Brunsbüttel sluss, avhämta kompassjusterare vid Cuxhaven tisdag kl 10 f.m

Tis 30.3 Frisk till hård SW-W vind,tilltagande mot kvällen.Halvklar byig luft. Lättat 09.15 och anlänt till Cuxhaven kl 10. Kl 10.30 fått ombord kompassjusterare och återvänt till Altenbruch redd för att justera. 12.15 avgått till Cuxhaven och avlämnat justerarna där.kl 12.50 - Sedan omedelbart återgått till Altenbruch redd för att invänta konvojens avgång till Rotterdam.Ankrat på Altenbruch redd 13.35.

Ons 31.3 Under hela dygnet hård WNW-NW vind till storm med svåra byar och omväxlande klar och skyig luft. Ingen order om avgång under dygnet.

Tors 1.4 Samma väder som 31.3. Ingen order om avgång.

Fre 2.4 NW storm, mot eftermiddagen avtagande.Skyig luft. Inga order om avgång.

Lör 3.4 under dygnet avtagande NW vind,skyig luft, regnbyar.Under förmiddagen erhållit order att vara avgångsklara med en timmas notis om kontrollofficer skulle komma ombord under e.m. lopp. Ingen avgång. Kontrollofficeren ej kommit.

NORMANDIA 15.4.43

Sön 4.4 under dygnet laber NW-SW bris,skyig luft.Kl 10 erhållit order att vara vid Cuxhaven kl 15.00. Kl 14 fått ombord spärrballong med tillbehör samt 3 man ballongmanskap.Lättade omedelbart och avgick mot Cuxhaven. Kl 14.30 fått kontrollofficer och signalmatros ombord.Kl 15 passerat Cuxhaven. Kl 16.18 lämnat lotsen vid Elbe H Fyrskepp. Kl 17 full fart. Konvojen ordnad. Konvojeskorten består av 4 minsvepare som går före samt 8 förpostbåtar som går vid sidorna,före och efter handelsfartygen.

Mån 5.4 Går i konvojen under kontrollofficerens ledning.Laber växlande vind under f.m,skyig luft. Kl 06.05- 08.10 och kl 10,10 sprängdes magnetminor av minsveparna och fartyget skakade och vibrerade våldsamt. Pejlat överallt,fartyget läns. Vid 15-tiden begärde ballongmanskapet att få ånga på spelet,samt en man som passade detta,enär ballongen skulle hivas ner för gaspåfyllning.Då ballongen hivats ner till backen togs den av vinden fram och åter och fastnade i något föremål så att den skadades. Vindmotorn skadades ochså varför ballongmanskapet tappade ur återstående gas och packade ner ballongen. Under e.m tilltagande SW vind, skyig luft. Vid 17-tiden erhållit order av konvojledaren att ordna konvojen på en linje under det att styrdes in mot Helder i tilltagande SW vind. Vid 20-tiden kom en drivmina drivande in mot de förankrade fartygen. Den besköts från förpostbåtarna och bringades att explodera.

Tis 6.4 under f.m W-NW storm med svåra byar.Under e.m något avtagande vind,men svåra byar av regn, snö och hagel. Kl 06.20-06.50 hivat upp och bytt ankarplats enär fartyget kommit i drift.Inga order att avgå.

Ons 7.4 Under hela dygnet svår västlig över NW till N storm med orkanartade byar och hårt regn.Under de svåra byarma gått sakta fram i maskinen för att minska påfrestningarnappå ankarkättingen. För övrigt har maskinen varit klar hela dygnet.

Tors 8.4 Något avtagande vind under f.m,skyig luft.Under e.m frisk NW vind skyig luft.Inga order om avgång.

Fre 9.4 på f.m laber NNW vind,skyig luft. På e.m stilla. 09.45 fått order att lätta och fortsätta resan. Kl 12 konvojen ordnad,full fart under kontrollofficers ledning. Kl 14.40 passerat Ymuiden. 18.50 fått lots vid Hook van Holland. 21.25 anlänt till Waalhaven i Rotterdam och förtöjt vid Trans.

Lör 10.4 lossat med 2 kranar 09.30-16.45 då hela malmlasten var utlossad. Mulen luft, växlande vind.

Sön 11.4 09.30-10.40 förhalat till lastplatsen, ducd'alber i Waalhaven, assisterad av lots och bogserbåtar.Laber vx vind, halvklar luft.

Mån 12.4 lastat kolmed omväxlande en och två kranar 08.35-19 då lastningen avslutades för dagen.Kranarna förhalades bort från fartyget men läktarna med lasten fibgo ligga kvar. Laber vind, halvklar luft.

NORMANDIA 15.4.43

Tis 13.4 Bunkrat 160 ton 07.40- 11.15. Kl 11.50 fortsatt lasta med en kran till 14.30 dåhela lasten var intagen. Lasten består av 1650 ton kol. / I förrummet 950 ton stora kol, i akterrummet 700 ton kolstybb/. Skalkat luckorna och gjort sjöklart. Djupg F 15′1,5″ - A 15′8,5″ . Haft livbåtsmanöver varvid allt fungerade väl ochbåtarna äro täta. Kl 15.40 avhämtade marinkontrollen passen ombord. Kl 16.20 fått ombord ballong med tillbehör och 3 man ballongmanskap (Beväpnade marinsoldater). Kl 19.50 fått ombord kontrollofficer och signalman. Erhållit order att avgå onsdag kl 01.30. Skyig luft, laber växlande vind.

Ons 14.4 kl 02.15 avgått Rotterdammed destination Stockholm. 04.30 lämnat lotsen vid Hook van Holland, och 05.15 passerat angöringsbojen. Konvojen eskorteras av 4 minsvepare och 5 förpostbåtar. Vid angöringsbojen försökte engelska motortorpedbåtar anfalla konvojen men de avvisades i eldstrid av förpostbåtarna. Kl 16.50- 17.28 inträffade minexplosioner förorsakade av magnetminor som sprängdes av minsveparna . Fartyget skakade och vibrerade våldsamt. Pejlat överallt, fartyget läns. Vid 17-tiden var engelska flygplan över konvojen. Vid 17.30-tiden föll ballongen i vattnet varefter denintogs av ballongmanskapet och tömdes på gas samt packades ihop.

Tors 15.4 kl 00.20- 00.50 var angrepp från engelska plan. Planen beskötos av förpostbåtarna men de lyckades sänka norska motorfartyget Borgå om c:a 6000 ton samt skada svenska ss Tom,så atthon måste lämna konvojen. - Kl 04.40 minexplosioner då minsveparna sprängde magnetminor i konvojens kurslinje.Fartyget vibraret våldsamt. Vid 06-tiden ss Tom åter förenat sig med konvojen. 09.12 fått lots ombord vid Elbe H fyrskepp. Kl 10.40 lämnat eskortofficeren och signalmannen vid Cuxhaven. -Under dagen märktes att färgen i en del hytter ochi salongen spruckit och flagnat på grund av vibrationerna vid minexplosionerna.Kl 13.38 lämnat ballongen ochdess manskap i Brunsbüttel. Kl22.55 avgått från Holtenau sluss med spärrlots ombord

Fre 16.4 00.25 lämnat spärrlotsen vid Kielsfyrskepp. Kl 05.55 ankrat för tjocka. 08.45 lättat och fortsatt men 10.55 åter ankrat p.g av tjocka. 12.30 lättatoch fortsatt.

Lör 17.4 03.30 passerat Sandhammaren. 19.45 ankrat vid Våldö för att invänta dager för gång inom 3-milsgränsen. Mulem luft, lätt regn,svind WSW 5.

Sön 18.4 03.30 lättatoch fortsatt. Kl 14.25 lots ombord vid Landsort. 13.35 ankrat utanför Värtahamnen i Stockholm i väntan på hamnlots.

Stockholm 19.4.43

Gustaf Carlsson
1e styrman

E.Lindström
Timmerman

A.Arvidsson
Befh

==========================

Se även 8.3.43

NORMANDIA 15.4.43

Besiktningsinstrument

Ingeniör Sten Haeger på SKN:s uppdrag besiktigat i docka vid Eriksbergs varv i Göteborg 28.8.43- De skador som upptäcktes var ganskaomfattande. Omöjligt att fastställa vilka skador som uppstått vid minexplosionerna den 18-24.3 och vilka som uppstått 5-15.4.43.Explosionerna drabbat på ungefär samma ställen,varigenom de första explosionerna i februari orsakade skador som ytterligare förvärrades av explosionerna i april. Helt omöjligt att särskilja dem.

Specifikation.

Slinerkölarna uppriktas, naglar omnitas.
Rodret: 2 naglar svetsas i roderarmen.
Propelleraxeln: Indrages för besiktning, utskjutes åter, en bult förnyas
Cederwallsboxarna repareras.
Styrmaskinen: HT-cylinders pistonstång svarvas och putsas
HT-cylindern upprikats (Den stod något åt sidan)
Ny patentbox inpassas och fastsättes. Genomgång av hela maskinen.
Belysningsmaskinen: Iландtages för genomgång.Turbingeneratorn isärtages & rep
Pannorna: Ny isloering, 8 sotskåpsluckor riktas, 2 stagbultar förnyas och
2 ompackas,läckande växlar tätas,en mängd riktningsarbeten.
Rör i maskin: Översyn och reparation av rörledningar,bl.a länsledningen till akterpiken och pikens fyllnadsrör,sugröret från FW-tanken till pumpen mm
Rör på däck: Ångrör till 2ans winsch repareras liksom ett till winsch 4.
Ångavloppsrören till fördäckswinscharna repareras mm
Ventilglas: 2 glas förnyas förut om STB inkl glasringar.
Reparationskostnad: 16.497:-
Normanida låg vid varvet 27.8- 12.9.43 inkl docknning 27.8.-7.9.
Även en del civilriskskador reparerades vid detta tillfälle.

Assurans

SKN 8.2.44 till SÅAF betalat 15649:17

Historik Eget

Se Normandia 11.8.43 (Kollision med Svend Pii)

Krigshaverier

22.3.41 flygattack, 23.6.42 bombad, 27.11.42 flygattack, 18.2.43 minskakning, 15.4.43 minskakning, 16.3.43 m/t-båt-attack, 11.8.43 kollision, 11.12.43 bombad, 6.3.44 minskakning, 5.8.44 bombad.

H.M.S.ULVEN 15.4.43

UBÅTEN ULVEN SPRÄNGD AV TYSK UBÅTSMINA PÅ SVENSKT VATTEN VID STORA PÖLSAN.
FÖRSVANN MED 33 MAN OCH PÅTRÄFFADES FÖRST DEN 5 MAJ.

Sammanfattning.



Från Ulven-offrens jordfästning 3.8.43

Från höger amiral Tamm, kommendör Björklund,kommendör Hamilton, kommendör Grefberg och överste Kolmodin.

========================

Vad som hände Ulven den 15.4.43 på e.m blev klarlagt först sedan vraket återfunnits den 5.5. Det stora spaningsuppbådet arbetade den första tiden utifrån hypotesen att ubåten låg någonstans på botten och att det fanns folk vid liv ombord - ovisst hur många man i alla fall några, i bästa fall alla. Ulven skulle kl13.55 tors 15.4 utföra torpedskjutning mot jagarna Puke & Psilander på svensk vatten utanför Stora Pölsan men avhördes efter denna tidpunkt inte per radio. Ubåten anropade hela natten till fre 16.4 kl 10.30 fre f.m meddelade Manligheten till MDV att inget av de spanande fartygen i området sett till Ulven. Då ubåten Delfinen,som på e.m 15.4 befann sig inom övningsområdet i u-läge, uppfattade hydrofonisterna mellan kl 18 och 19 en våldsam undervattenexplosion. Som det senare visade min-sprängdes Ulven kl 18.10 den 15.4. Från Valenci och Svanland av Hönö sågs då de var på väg ut till fiske en ubåt gå i u-läge kl 05 tors 15.4 väst Stora Pölsan och fiskarna förvånade sig över att den dök i ett minbälte. Det var Ulven. Det som hände var att ubåten träffades av en tysk ubåtsmina

H.M.S.ULVEN 15.4.43

c:a 100 meter innanför den svenska territorialgränsen då den kl 18.10 tors 15.4 befann sig i u-läge på observationsdjup med periskopet över ytan under patrullering 3′ i bäring 240° från Stora Pölsan på lat N 57 45,05′ - long O. 11 26,8.′ Elektromotorerna gick på kvarts fart framåtoch BB vakt - halva besättningen - inkl fartygschefen höll på att äta middag. Explosionen träffade något för om midskepps och huvuddetonationen gick upp i aktre delen av förliga torpedrummet och i förliga delen av manskapsrummet där såväl batterier som spis sönderspängdes. Ett kilformat hål revs upp i ytter-och innerskroven med 3-4 meters diameter och kilen riktad snett uppåt. 5 man dödades omedelbart, de övriga 28 ombord drunknade i det inrusande vattnet utan att kunna göra något för sin räddning. Fartygschefen hann aldrig lämna matbordet. Alla WT dörrar stod öppna utom den aktersta, men ingenbefann sig i aktre torpedrummet. I brant vinkel sjönk Ulven nedåt med stäven före och vid stöten mot bergbotten på 52 meters djup trycktes förskeppet och de 2 förliga torpedtuberna in. Sista anteckningen i skepps dagboken hade införts kl 17.45. 2 klockor ombord stannade på 18.25 . -

Besättningen

† Fc kapten Eskil Gustav Hedelius,Stockholm, 34 år
† 1e officeren,löjtnant Lennart Westerlund,Los, 29 år
† 2e officeren, fänrik Stig Liljegren,Limhamn, 24 år
† Flaggubåtsstyrman Wilhelm Vollrath Sebastian Jansson, Göteborg, 40 år
† Ubåtsstyrman av 2a gr. Tage Walter Lennart Malm, Karlskrona, 32 år
† Flaggubåtsmaskinist Erik Gösta Lindgren,Gäteborg, 42 år
† Ubåtsmaskinisten av 2a gr. Gustav Theodor Eugen Roslund,Karlskrona, 26 år
† Ubåtsmaskinisten av 2a gr. Arne Axel Lennart Jönsson, Karlskorna, 28 år
† Ubåts maskinist av 2a gr. John Edwin Olsson,Karlskrona, 38 år
† Ubåtsmaskinist 2a gr. Nils Bertil Valentin Amboldt, Göteborg, 35 år
† Torpedmästare av 2a gr. Sven Magnus Wilhelm Andersson,Karslkrona,29 år
† Furir Stig Ove Emanuel Greko, Lund, 23 år
† Furir Hjalmar Evert Ekström, Limhamn, 29 år
† Furir Gösta Valentin Anders Petersson, Vaggeryd, 23 år
† Furir Bror Åke Börje Björkqvist, Eslöv, 23 år
† Furir Bengt Arne Nicklasson, Nya Varvet, 26 år
† Furir Nils Svante Ivan Hallberf, Skytts Vemmerlöv, 21 år
† Furir Oscar William Lindsjö, Hasslarp, 23 år
† Furir Karl William Nilsson, Löberöd, 23 år
† Furir Karl Gustav Kurt Bolander, Göteborg, 31 år
† Furir Sten Herbert Jansson, Enskede, 28 år
† 2e Kl.sjöman Helge Gustav Rutger Larsson, Rosenholm, 19 år
† 2e Kl.sjöman Karl Oscar Strömberg, Hultsfred, 20 år
† 2e Kl.sjöman Ove Enar Strömberg, Malmö , 18 år

Forts

H.M.S.ULVEN 15.4.43

Forts besättningen

+ 2e Kl.sjöman Ove Elving Lennart Persson, Veberöd, 20 år
+ 2e Kl.sjöman Karl Gustav Martin Löwenborg, Påskallavik, 19 år den 13.4
+ 2e Kl.sjöman Karl Henry Ryberg, Göteborg, 22 år
+ 2e Kl.sjöman Erik Johan Flodin, Åsmon, 25 år
+ 2e Kl. sjöman Karl Anders Harry Holm, Göteborg, 25 år
+ Vpl Karl Olof Gustav Utbult, Rörö, 21 år
+ Vpl Karl Gunnar Andersson, Hamburgsund , 21 år
+ Vpl Lars Erik Anders Tornberg, Malmö, 21 år
+ Vpl Johan Elof Andersson, Kungsbacka , 21 år

===========================

SÖKANDET

En jättelik spaningsapparat etablerades då det stod klart att Ulven saknade Med ledning av en telefonboj från ubåten med avsliten kabel som hittats och ström, vind och den tid som förflutit sedan ubåten beräknades ha förolyckats drog spaningsledningen på sjökortet upp en ~~rektangel~~ rektangel kring den förmodade olycksplatsen , 1000 meter bred och 2000 meter hög i nord-sydlig riktning.Inom denna rektangel måste Ulven ligga. Plan från Göta flygflottilj och Torslanda spanade tillsammans med jagare med hydrofoner, ubåtsbärgningsfartyget Belos, vedettbåten Styrbjörn med ultraperifon ,havsforskningsfartyget Skagerack med ekolod och undervattenskamera, hjälpkryssaren Waria, minsvepare och vedettbåtar samt ett 30-tal fiskebåtar med trålar etc och rapporterna från spaningarna följdes av hela svenska folket genom extra nyhetsutsändningar i Riksradion. Redan första dagen fick en fiskebåt bottennapp,men trålwiren slets av - den hade spår av ljusgrå färg. Samtidigt började det talas om knackningssignaler från de instängda i ubåten. Vinga hydrofonstation hörde dessa signaler från första dagen, som metall som slår mot metall. Dessa mystiska signaler från djupet kom att ge en kuslig underton som förblev det starkaste minnet för de deltagande.Signalerna fick aldrig någon pregnans, de avtog och tilltog i styrka men kunde aldrig fångas in ordentligt,de bara fanns där hela tiden i bakgrunden. De oförklarliga ljuder tärde på sökpersonalens nerver. Ena diagonalen i rutan utgjordes av 3-milsgränsen, halva ytan låg alltså utanför. Här måste området minsvepas och redan från första stund fick man upp tyska ubåtsminor, stötminor med 50 kg sprängämne, förankrade på 15-20 meters djup och avsedda att ligga som en barriär mot engelska ubåtar längs gränsen men de låg även inne på svenskt vatten.På en e.m sprängdes 26 minor.Den 22.4 sveptes 40 minor av vilka 20 sprängdes. Det var hårt väder mest hela tiden och storm avbröt tidvis alla spaningar helt. Den bergiga bottnen försvårade arbetet.Där fanns bl.a en 15 meters grundplatå som brant stupade ner till 60 meter och man fann

H.M.S.ULVEN 15.4.43

ett stort antal vrak, bl.a av en engelsk ubåt som sänkts 1940. Vid ett tillfälle skulle ubåten Delfinen loda. Just som lodet var på väg ner träffade det en mina som exploderade (SE 11/8 RÄTTELSE) 20 meter under ubåten. Egendomligt nog skadades inte ubåten. En annan episod var dykaren som stående på sin stålplattform var på väg ner för bottenundersökning. Han tittade ner genom gallret under sina blyskor och skrek plötsligt: "Stopp! Stopp!" i telefon. Han hade kunnat urskilja konturen av en mina rakt under plattformen med en trål hängande som en slöja över den. Några meter till och den skulle ha törnat på plattformen och exploderat. - Hela sökområdet visade sig fullt av järnskrot och dumpade föremål och stora flyttblock. Efterhand kom det att stå klart att knackningarna kom från vrak där lösa delar slog mot varandra i strömmen. Förmodligen hörs ljuden ännu idag. 3.5 meddelades att MDV ställt rum och stenograf till fjärrskådaren George Killicks förfogande. Denna fick vid konfrontation med Ulvens telefonboj visioner och hade den 21.4 kl 00.30 dikterat följande rapport i närvaro av löjtnant Rådvik: " Jag ser Ulven i u-läge 3-4 meter under ytan under gång med ½ fart och kurs från land. En mindre explosion inträffar i förstäven snett framifrån. Ulven dyker i 30° vinkel mot botten och ligger på 45 meters djup. Förligaste sektionenär vattenfylld. Några ha omkommit där. De andra 2 sektionerna är i stort sett oskadade. Ubåten ligger på sidan. Utgångarna är blockerade och de ombv har ingen möjlighet att ta sig ut. Menbesättningen har genom en ventil eller hål stuckit ut ett meddelande avsett att flyta upp till ytan. 2 st syrgasapparater ha varit i funktion. 2 är icke användbara. Stormen har losslitit bojarna från kabeln. Belysningen fungerar inte. Det finns ljus ombord. Möjligen någon ficklampa. Det harinte varit någon panik ombord. När olyckan skedde befann sig ett obekant antal fartyg från land sett i en halvcirkelbåge där Ulven var längst från land eller längst ut i cirkelbågen. Den här på Nya Varvet liggande telefonbojen synes ha varit den aktra. Ulven ligger i sådant läge att dykarklockan inte kan användas. Ulven synes ligga i närheten av neutralitetsleden söder om Pater Noster." - Ny rapport från fjärrskådaren 21.4 kl 15.35:" Botten där ubåten ligger består av sand eller i varje fall löst material och inte berg. Precis där den ligger går en strömbank i nord-sydlig riktning mot vilken ubåten kolliderade då den sjönk. Båten har slagsida, troligen åt höger. Verkar som om batterierna vore slut nu. Knackningarna kan nu inte längre komma från Ulven då det är alldeles för svagt ombord för att dylika signaler skulle kunna sändas." - Mån 3.5 var 2 dykare nere på 62 meters djup vid grundet Kämpen där en fiskebåt fått håll i trålen. I det starka strömmen låg dykarna vertikalt på sina plattformar, det var omöjligt att komma rätt. Hållet sannolikt en bergknalle. - Ons 5.5 kl 16 hittades Ulven av Hjvb 363 och 364 , och GG 195 Normy av Hälsö (Se 2.1.41) som fick håll i

H.M.S.ULVEN 15.4.43

något större förmål på botten på gränsen till svenskt territorialvatten, Lat N 57 45.05'- long O. 11 26,8'. Just där diagonalerna i rektangeln skar varandra.Det var lite sent på e.m men vädret var fint och en dykare sändes ner. Han följde wiren som fastnat på 50 meters djup och rapporterade upp: "Jag ser en ubåt under mig." Han läste på tornets ena sida "Uv" .Det var Ulven.På vägen upp bärgade han flaggan. En anna dykare gick ner och fäste en wire till en markeringsboj i tornet. Belos med KK Hamilton som ledde spaningarna dirigerades till platsen liksom Skagerack, 4 Hjvb och några minsvepare. Den som fann Ulven var djupdykare Eriksson som stående på en plattform kom rakt ner på ubåtens däck.Ulven låg på rät köl och för- och tornluckorna var stängda.Maximal arbetstid på detta djup är 25 minuter. Strömmen så stark att dykarna låg horisontellt i vattnet. - Tos 6.5 var 6 marina djupdykare frään Belos nere i skift. Även akterluckan befanns vara stängd. Ulven låg i Väst-östlig riktning med stäven pekande mot svenska kusten. Maskiningeniör Alsén fann vid sista dykningen för dagen 6.5 att aktre telefonbojen fanns kvar i sin trumma. Ubåtens 2 avbärarwirar skars av för att inte vara i vägen och Röda Bolagets Harald lade under dagen ut tung förankringsmateriel för Belos. -Fre 7.5 var Alsén nere längs BB-sidan och tycket sig finna ett veck i däcksplåtarna 4-5 meter från stäven akter om sågen.Bakom vecket tyckte han däcket sluttade onormalt kraftigt. På BB-sidan mittför vecket fann han längsgående bucklor, en del 10 dm djupa och på c:a ½ meters längd om BB halvvägs mellan tornet och förstäven hade tt 50-tal nitar släppt i en vertikalskarv. En lucka för torpedmateriel på däck strax för om tornet var uppfläkt ochan annan lucka om STB uppsliten liksom spjälvirket på fördäck. Inga skador på akterdäck. Bottnen var dyig men skrovet låg bara någon dm ner i dyn.Den hissade örlogsflaggan togs upp Ett 20-tal fykare var på platsen 7.5 och 7 av dem var nere i skift kl 06-18. Det var möjligt att på det ljusaste stället se en meter framför sig men i ubåtens slagskugga kunde dykaren inte se sin egen hand. Lör 8.5 hade det blåst upp till 15 sek.meter och först tors 13.5 kunde dykare gå mer igen,varvid fördäcket rensades från wirar. Fre 14.5 konstaterades genom nöd luftförskruvningarna för till - & avlopp att manöverrummet var vattenfyllt liksom aktre torpedrummet och sannolikt även de mellanliggande rummen. Kraftig strömsättning gjorde på e.m dykning omöjlig. - Lör 15.5 fann man att även förliga torpedrummet och ackumulatorrummet var vattenfyllda och följaktligen hela ubåten. Teorin att några levt länge i luftfickor kunde därmed avskrivas. - 18-19.5 var alla dykningar inställda. I Stockholm höll ledningen för Operation Ulven konferens under KK Hamiltons ledning och med deltagande av bärgningsexpertis från Röda Bolaget.Ett beslut om bärgning återstod att fatta för CM i samråd med försvarsministern. -

H.M.S.ULVEN 15.4.43

Undersökningarna av Ulven återupptogs kl 06 tis 20.5. Härvid fann dykarna på botten intill BB-sidan en kalipatron och delar till ett ackumulatorkärl ,utvisande stora skador i botten av tryckskrovet. Lör 22.5 konstaterades om STB i tryckskrovets botten ett ovalt hål med inåtsprängda kanter på 1x 1½ meter med motsvarande hål innanför i innerskrovet. Dykare såg genom den öppnade förliga nedgångsluckan med hjälp av kraftiga lampor stora skador nere i förliga torpedrummet likosm i tvärskeppsskottet till ackumulatorrummet, skador som ev. kunde medföra att skrovet skulle brytas vid lyftningsförsök. De förberedande undersökningarna var avslutade 22.5.- Den 28.5 hemställda MF i skrivelse till Regeringen om att bärgning omedelbart skulle igångsättas. Bärgningen beräknades komma att kosta upp emot 1.000.000 kr, plus skadeersättningar som involverade bärgningsbolag ev. kunde bli ådömda för brutna bärgningskontrakt. Reparation av ubåten var utesluten . Bärgning med lyftpontoner den enda möjliga tekniken. Skrotvärdet beräknades inte ens täcka kostnaderna för nedskrotningen . Men 30.5 förklarade försvarsministern att Ulven skulle bärgas ofördröjligen. - Det utslagsgivande var givetvis de 33 döda ombord . - Den 1.6 kl 15.30 gick Belos ut från Marstrand för att dykarna skulle börja anbringa fästen för lyftbrokarna längs ubåtens skrov. Samma dag passerade Herakles och Dan Öresund med de stora lyftpontonerna Oden och Frigg .Ons 2.6 kom pontonerna till Göteborg och Belos fick sällskap av 2 bärgningsfartyg. Vädret var ännu fre 11.6 gynnsamt och man höll på att anbringa lyftkättingarna sedan Oden och Frigg förts ut till platsen. Pingstafton sön 13.6 inleddes lyftningens första etapp men på e.m blåste det upp då Ulven lyfts en meter över botten och kl 03 mån 14.6 sprängdes 2 av lyftbrokarna varvid Frigg tippade med ena änden i vädret och slog runt samtidigt som den slet sig helt. Herakles, Dan och Harald fick ett styvt jobb att få fast Frigg för inbogsering till Göteborg med botten upp. Belos gick in till Marstrand Vinden var kl 22 på Pingstdagen 14.6 ännu 10 sek.meter med grov sjö. Tis morgon hade det mojnat och Belos gick ut för att börja om med lyftbrokarna. Frigg hade inbogserats till Stigbergskajen i Göteborg där den vändes på rät köl natten till lör 19.6 med hjälp av hamnens stora pontonkran och de 3 bärgningsfartygen. En mängd dyrbar utrsutning på Frigg hade gått förlorad och måste ersättas och Frigg släpades över till Eriksbergs varv för reparation. - Mån 21.6 kom Belos in till Göteborg för att ta en paus över midsommarhelgen.Belos gick ut igen fre 25.6 menkl 14 lör 26.6 kom en frisk W kuling och Belos måste gå in till Marstrand. Det rådde ogynnsamt väder ännu ons 30.6 men Belos hade god tid på sig innan Röda Bolaget åter fått sin materiel i ordning. Under stora svårigheter och med många avbrott för haverier kunde Ulven lyftas ons 21.7 efter över 300 nedstigningar av mellan 10 och 20 dykare som haft att kämpa mot en 3-knops ström, en sikt på några dm och dyn runt vraket i vilken de sjönk ner ½ meter och ibland

H.M.S.ULVEN 15.4.43

ända till midjan under arbetet med lyftbrokarna. Bogseringen av pontonsläpet in till Koöns nordöstra udde tog 10 timmar. Här lades Ulven av på 14 meters djup för omkoppling av de 6 9″ lyftbrokarna mellan pontonerna. I nästa etapp lyftes tornet över ytan och . Under söndagen 1.8 inbogserades Ulven till Eriksbergs varv i Göteborg och togs in i flytdocka. Efter uppstöttning av ubåten i dockan ochlänspumpning öppnades förluckan kl 01 och sedan akterluckan. Kl 05.45 gick KK Hamilton ner genom förluckan iförd gummidräkt och gasmask följd av den militärtekniska expertisen. De döda låg huller om bulle i en obeskrivlig röra och alla lik var i starkt upplösningstillstånd varför upptagandet av dem ur ubåten blev mycket påfrestadde och besvärligt. De fick hissas upp i presenningknyten. I förliga torpedrummet låg 10 döda meninget av liken var nämnvärt lemlästat. I själva tornet låg 4-5 man. Klorgas stömmade ut i dockan från de demolerade ackumulatorbatterierna så fort luckorna öppnades. Sista luckan som öppnades var tornluckan. De döda fördes till Nya Varvet där 6 obducenter företog rättsmedicinsk undersökning Identifieringen mötte inga problem utom i ett par fall då anhöriga måste anlitas. Vid presskonferens på kvällen 2.8 meddelade läkarna att 5 man dött av sprängningsskador och att de övriga 28 drunknat..- Hemligstämplade förhör om Ulven hölls 13.9.43 vid Älvsborgs KA-regementes Krigsrätt och fortsatte i mars 1944. - Sedan Ulven tömts på döda avlägsnades i dockan kanoner,propellrar och propelleraxlar varefter vraket utdockades kl 19.30 lör 7.8 och förtöjdes vid dockbryggan. Ilandtagning av materiel fortsattes innan skrovet 20.8 bogserades till Nya Varvet där man tog iland torpederna som klämts fast i förtuberna, alla instrument, dieselmotorrerna mm. -
Den 5.3.44 bogserades Ulven på sista resan till Lindholmens varv där de sista resterna skrotades i juli 44 för räkning Glücksmans Metallaffär som utvann 300 ton skrot. Den sista smala delen av bottenpartiet lyftes 12.7.44 upp på land med pontonkran och skars sönder med acetylenbrännare.
Redan den 2.8.43 förklarade KK Hamilton att namnet Ulven aldrig mer kommer att bäras av någon ubåt.

DE DÖDA

Ons 4.8.43 hyllades de omkomnas minne vid en högtidlighet på Nya Varvets idrottsplats där de 33 flaggdraperade kistorna placerats i 3 rader framför en provisoriskt altare.Vid varje kista paraderade en hedersvakt från ubåtsförbandet. (Se bild sid 1) Ett strilande regn föll hela dagen och överallt i Göteborg vajade blöta flaggor på halv stång,även på alla fartyg i hamnen. 24 man jordfästes av marinpastor Uno Eklund.
9 man fördes till sina hemorter. Fc kapten Hedelius jordfästes 5.8 i Stockholm på Galärvarvskyrkogården. I Påskallaviks kyrka jordfästes 6.8 Karl Gustav Löwenborg och den 8.8 Karl Oscar Strömberg. - Den 6.8 vigdes 6 man

H.M.S.ULVEN 15.4.43

till griftero i Fredrikskyrkan i Karlskrona. 5 av dem gravsattes på Karls-krona kyrkogård,nämligen styrman Tage Lennart Malm, maskinisterna Gustaf Roslund, Nils Amboldt, John Olsson och Arne jönsson. 2e kl sjöman Helge larsson begravdes på Nättraby kyrkogård. -

Profiterat på Ulven-häfte.

I juni 44 häktade landsfiskalen i Oxie distrikt 42-åriga erbetaren John Dahl, Kristianstad, som tillskansat sig 4000 kronor genom föräsljning av ett häfte om Ulvens bärgning á 1:- krona stycket under föregivande att 85 % av beloppet skulle gå till de omkomnas anhöriga.Häftet hade skrivits av en av dykarna som erbjudit kommittén manuset men fått avslag,varefter Dahl tagithand om upplagan. Dykaren hade ingetmed geschäftet att göra. Dahl dömdes 22.6.44 till ett års straffarbete för grovt bedrägeri.

Undgick kamraternas öde i arresten.

Efter att ha varit kock på Ulven i 7 månader undgick Agne Persson,Malmö sina kamraters öde 15.4.43 genom att han ådömts ett 4 dagars arreststraff för disciplinsbrott av fartygschefen. Han satt i arresten på Nya Varvet men blev ändå upptagen på de första dödslistorna. Han berättade 2.4.63 för DN (Då som köksmästare i Malmö) ." Vi var 3 vpl, Utbult, Tornberg och jag ,vi höll ihop i vått och torrt. Jag gick omkring i Thornbergs mössa som jag av misstag fått med mig i hastigheten när jag skulle gå iland på Nya Varvet. Vi brukade dansa på Virveln vid Sprängkullsgatan när vi var lediga.Jag var där en gång långt senare.Det var kusligt att sitta där ensam så jag gick aldrig dit mer. Jag återsåg Ulven som vrak i Göteborg och fick tillbaka en del av mina tillhörigheter,bl.a den vattenskadade sjöfartsboken och möss-bandet med Ulven i guldskrift. Det har jag behållit. Jag var på ubåten Bävern 12.8.43 då Illern, som gick före oss, rammades av Birkaland i Kalmarsund. " Persson gick iland 1952 .

Rättelse till sid 4

Det var inte Delfinen utan Nordkaparen som tagit ett lodskott vid Grundet Kämpen pm 62 meters djup och då lodet sänktes på nytt träffade det en mina på 25 meters djup.Den exploderade mitt under ubåten som höll för påfrest-ningarna även om 500 nithuvuden i ytterskrovet skräcktes.

Många krigsvrak vid Stora Pölsan

W Stora Pölsan, 2′utanför 3-milsgränsen, sjönk kl 11.20 fre 8.9 44 tyska ss Westfalen på 5400 brton byggd 1906 i Geestemünde för NDL efter att ha träffats av 2 torpeder i 25 sekundmeters storm med grov sjö då hon var på resa från Oslo till tysk hamn 287 ombordvarande, varav 80 norrmän som skulle till koncentrationsläger.Bland dessa norrmän var skeppsredaren Chr. Brövig,37 år, Farsund. Endast 5 av norrmännen överlevde. Jagaren Sundsvall bärgade 52 människor, fiskebåtar tog upp 28. Över 200 gick med Westfalen i

H.M.S.ULVEN 15.4.43

djupet. Enligt en räddad stuert var omkring 150 infanterister och markpersonal ut Luftwaffe ombord jämte 80 fångar, inläste under däck , och c:a 50 mans besättning. Bland offren var en av de värsta bödlarna i Norge, Transportchefen SS-Sturmscharführer Wilhelm Heinze, vars lik flöt iland 9.9. 127 lik hade flutit iland på västkusten fram till kvällen 10.9.44.Bland de saknade norrmännen fanns höyesterettsadvokaterna Peder Dahm Seeberg, Drammen, 57 år,och David Voght,Mandal samt kända läkare, lärare, ingemiörer och jurister. Fångarna hade förts ombord av Gestaop i Oslo natten till den 6.9 tillsammans med ett 20-tal tyska fångar. De pressades samman nere i propellertunneln som tidigare använta för sådana transporter. Durken var täckt av smusig träull,en hemsk stank rådde och en enda svag lampa lyste i den långa tunneln där alla satt sida vid sida utan plats att ligga ner. vid 11-tiden 6.9skakades fartyget av en explosion och lukten av krut kändes nere i tunneln. 45 sekunder därpå kom en explosion till och ljuset slocknade . Det var 4 branta lejdare i en ståltrumma upp till däck i mörkret.Det rådde full panik ombord och inga order gavs. En livbåt hade firats då Westfalen bräcktes midskepps och för-och akterskeppen krossade båten mellan sig som en gigantisk nötknäppare. 100-tals männsikor kämpade för sina liv i fruktansvärd sjöhävning bland gummiflottar,olja och vrakspillror 8 norrmän tog upp sig upp i en stor gummiflotte med nätverksbotten men 2 av dem spolades bort kort därpå och en dog sedan han hissats ombord på Jagaren Sundsvall, som från en livbåt räddade 48 man trots att jagaren hela tiden rullade så fruktansvärt att dess besättning, som stod längs relingarna ,stod i vatten upp till näsan tidvis och löpte stor risk att spolas överbord. Många människor i vattnet släppte taget och försvann när man sökte hala in dem. Alla linor och lotslejdare som fanns hade hängts ut längs jagarens sida. Under det räddningen pågick dånade bränningarna vid Pater Noster så nära att Sundsvall till sist måste slå högsta fart och lämna området. De räddade infördes till Göteborg, där de döda begravdes i en 50 meter lång massgrav på Kvibergskyrkogården, den största grav som grävts i Göteborg i nyare tid.Det var första gången i Sverige som grävmaskiner måste tillgripas för att schakta bort 450 kubikmeter jord. 35 norrmän begravdes i Martsrand. - WSW Stora Pölsan sjönk 21.10.44 ss Hohenhörn av Hamburg på 2997 brton 10 minuter efter en explosion. Från kusten kunde man se 2 livbåtar och en flotta bärgas av ett annat tyskt fartyg. Båda var spå sydgående. Den 2.12 44 minsprängdes och sjönk Nordenfjeldskes ss Kong Halfdan av Bergen på 1460 brton byggd 1923 W Stora Pölsan på resa Narvik-Hamburg med fiskkonserver mm.De 26 tyskarna ombord räddades. I april 1940 sjönk många fartyg w Stora Pölsan i samband med ockupationen av Norge. Den 9.4.40 toppederedes kollastade Hapag-ångaren Amasis på 7129 brton BB strax för om maskin och sjönk på 43 meters djup c:a 300 meter

H.M.S. ULVEN 15.4.43

NW Tovas Ungars Lysboj utanför Lysekil och den 10.3 torpederades på samma plats ss Antares på 2593 brton varvid 160 man gick med i djupet. Den 2.9 1940 torpederades ss Marion på 12000 ton med trupper ombord av en engelsk ubåt mellan Måseskär och Skagen och sjönk på 80 famnars djup.C:a 100 man infördes till Skagen. Omkring 4000 man torde ha gått med i djupet.

=====================

Ineffektiv minsepning

I maj 1955 frisläpptes hemligstämplade handlingar i Ulvenaffären av vilka det framgick att en minsvepardivision 22.1.43 beordrats utföra minsvepning vid Stora Pölsan ,men svepningen blev inte av beroende på att de norska varstadsbåtarna Lionel och Dicto krävde bevakning i Göteborgs hamn vartill kom översyn at minsveparna och dåligt väder. Även en vedettbåtsdivssion fick order att svepa och 2 båtar gick ut 28.1 men avbröt arbetet i tjocka utan att några minor påträffats. Först efter Ulvens försvinnade påträffades bland de svenska stötminorna även tyska ubåtsminor innanför territorialgränsen vid Stora Pölsan, utlagda för att stoppa engelska ubåtar. Under trålning W Pölsan fick GG 384 Eknaren av Styrsö den 1.6.1959 en tysk ubåtsmina, 160 kg med 40 kg trotylladdning, i trålen, en mina av samma typ som den som sänkte Ulven 1943. 143 minor av denna typ röjdes hösten 1943 vid Stora Pölsan. Minan desarmerades och infördes till Nya Varvet. -

Minneshögtider

Mån 15.4.57 högtidlighölls minnet av Ulven med kransnedläggning vid Ulvenmonumentet vid Göteborgs Örlogsstation. Det var den 14de årliga kransnedläggningen sedan 1943. Vid 15-årsminnet 1958 hade många anhöriga mött upp och nedlade blommor.

Ulvenmotor i Lesjöfors 1959.

I dec 1959 inköpte Lesjöfors AB i Dalsland Ulvens huvudmotor som enligt GHT 29.12 höll på att repareras och efter trimning väntades ge bruket ett värdefullt tillskott i el.kraft.

Historik
=========

Ubåt på 667 depl.ton byggd 1930 vid Karlskrona Örlogsvarv av stål. 2600 ihkr L.65 B. 6,4 Tillhörig Svenska Marinen. Sjösatt 6.3.30, levererad april 31. 850 tons depl. i u-läge. 16 knop i ytläge, 6 knop i u-läge. Bestyckad med 1 105mm LV-aka, 1 23 mm LV-aka, 1 Ksp och 3 förliga och en aktre torpedtub, 53 cm. Systerfartyg till Gripen och Draken. Den nybuggda Ulven gjorde hösten 1931 under befäl av kaptenen E.Samuelsson tillsammans med sin systerbåtar en resa till England. Se Draken 16.4.43.

H.M.S.DRAKEN 16.4.43

UBÅT BESKJUTEN PÅ SVENSKT VATTEN AV TYSKA ss ALTKIRSCH VID STORA PÖLSAN, DAGEN EFTER DET UBÅTEN ULVEN FÖRSVUNNIT I SAMMA VATTEN.

Sammanfattning

Dagen efter det ubåten Ulven försvunnit, fre 16.4.43, blev ubåten Draken mellan kl 06.12 och 06.15 beskjuten med artilleri från den camouflagemålade ss Altkirch av Hamburg på 4713 brton på resa Kristiansand-Stettin då ubåten befann sig i u-läge 1000 meter in på svensk territorialvatten c:a 800 meter W om en punkt 2,8' i bäring 315° från Stora Pölsan. Lat N 57°48,4' - O.11° 27,3'. Drakens torn siktades från Altkirch 4° BB 1' föröver i hög sjö och försvann sedan. Altkirch började omedelbart gå sicksackkurs, ubåtslarm blåstes ombord alla pjäser bemannades och alla ombord tog på flytvästar. Då Drakens periskop 3 minuter senare dök upp om STB öppnade Altkirch eld dock utan att skada ubåten som dök och avlägsnade sig från platsen. Ubåten hade hela tiden befunnit sig på svensk vatten och incidenten väckte stor indignation då den blev känd, särskilt som man vid tiden för beskjutningen trodde att Ulven blivit sänkt under liknande omständigheter av något tyskt fartyg. -Drakens befhb kapten Åke Svensson hade vid tiden för intermezzot varit i oavbruten tjänst från fre middag 15.4, då sökandet efter Ulven började, till sön morgon 17.4 då Draken för kort vila tilläts gå in till Kalvsund. Först där fick Drakens besättning veta att ubåten beskjutits. Kapten Svensson hade som Fc sett i periskopet att det tyska fartyget öppnat artillerield och sökte då genom att föra periskopet upp och ner visa Altkirch att Draken inte hade onda avsikter Han yttrade inte ett ord till någon ombord för att inte oroa de uttröttade männen. Om han hade låtit Draken gå upp i ytläge för att visa sin svenska flagga, som alltid är hissad, även i u-läge, hade han riskerat både fartyget och allas liv. - Kapten Svensson dömdes den 22.10.43 av Krigshovrätten till arrest utan bevakning i 2 dygn för att ha underlåtit att omedelbart insända rapport om beskjutningen kl 06.15 den 16.4 . Svensson hade kl 13.30 samma dag varit i kontakt med sin divisionschef genom optisk signalering och megafon och då Draken sön morgon 17.4 kom in till Kalvsund fanns tillgång till telefon men först på kvällen 17.4 rapporterade Svensson det inträffade.

M/t-båt beskjuten 6.8.43.

Den 6.8.43 kl 22.05 blev en svensk motortorpedbåt beskjuten med artilleri från ett i tysk fart insatt norskt fartyg med tyskt vaktmanskap och tysk kanonbetjäning då den befann sig utanför Klåback fyr WNW Varberg, ochgick alldeles under land. M/t-båten fick inga skador och gick in till Varberg. Sammadag besköt ett tyskt lastfartyg ett svenskt spaningsplan i höjd med Nordmaling på Västerbottenskustenvarvid ena flottören skadades och spanaren fick en lätt skottskada i ena axeln.

============

H.M.S.DRAKEN 16.4.43

Historik

Ubåt på 667 depl.ton byggd 1926 vid Karlskrona Örlogsvarv av stål. L. 65 B. 6,4 Tillhörig Svenska Marinen. Systerfartyg: Ulven & Gripen. 2600 ihkr (2 motorer av Götaverkens fabrikat) Sjösatt 20.10.26 . Gripen sjösattes 31.8.28. Bestyckad med 1 10,5 cm LV-AKA, 1 25 mm aka, 1 ksp och 4 st 53 cm Torpedtuber.

Nära bli minsprängd april 1943

I april 1943 deltog systerbåten Gripen i Ulvenspaningarna och avlyssnade ett stort område efter knackningar eller andra kivstecken. Man visste då ännu inte att det tyska minfälet utanför territorialgränsen även lagts ett stycke in på svensk vatten i avsikt att stoppa engelska ubåtar. Minorna var ubåtsminor förankrade på varierande djup. Då Gripen en dag gci på periskopdjup såg Fc i periskopet ett tyskt fartyg komma rakt mot sig.slingrande i den grova sjön.Fc låt blåsa atnkarna och gick upp för att visa sin flagg men tvingades snabbdyka när tysken med hög fart kom allt närmare. Då Gripen kommit ner på kollisionsfritt djup hördes något skrapa längs sidan vid förliga torpedrummet. Med visshet förankringskabeln till en mina. Stopp slogs i maskin. Kabeln gled sakta längs skrovet akteröver, förbi ackumulatorrummet,manövercentralen, dieselmotorrummet och aktre torpedrummet. Det var spända sekunder för de 33 ombv. Till all lycka gick kanlen klar propellrarna och tystnad inträdde.Gripen kunde fortsätta in på svenskt vatten vid Stora Pölsan.

Draken först med Schnorkel 1947

1.7.47, då Draken låg vid ÖVK för att som första svenska ubåt förses med luftmast, s.k. Schnorkel,förgiftades 4 arbetare som höll på att stryka en av de oventilerade och mycket varma barlasttankarna med snabbtorkande färg. - Hösten1947 provades Schnorkeln ingående och hela augusti låg Draken mest på Kalmarsunds botten. Den 14.4- 28.4.48 gick Draken oavbrutet 14 dygn i u-läge i Östersjön under befäl av kapten Stig Notini och satte en milstolpe i svenska ubåtsvapnets annaler.Man ville närmast utröna besättningens uthållighet.Den 29.4 kom Draken in till ÖVS efter 2 veckor under vatten. -Den 30.9.47 kl 06 skulle Draken efter övningar utanför Smögen ha sammanträffat med Gripen utanför Hållö men hade ännu kl 10 inte avhörts. Stort larm utgick. Belos fick order att med jagare avgå från Stockholm,lots ångaren Göteborg dirigerades till Nya Varvet för att taombord dykalklockan flyg sändes ut och alla fyr,lots och tullplatser larmades. Kl 11.30 sågs Draken från ett J21-plan komma upp i ytläge utanför Gullholmen och 12.40 fick MDV radiokontakt med Draken som på kvällen kom in till Nya Varvet. Draken som gått i u-läge på kollisionsfritt djup hela natten hade kl 06 funnit sig försatt 30 km norr om mötesplatsen av stark strömsättning. Ubåten gick sydvart i u-läge men kunde inte få radiokontakt med vare sig Gripen eller

H.M.S.DRAKEN 16.4.443

Älvsborgs Radio på grund av livlig radiotrafik och störningar. Kl 11 f m observerade kapten Stig Notini i periskopet 3 spaningsplan på låghöjd och gick då upp i ytläge. Draken och Gripen föll för ålderstrecket 1949. - Gripen utbjöds dock först 23.2.57 till salu som skrot liggande vid kaj vid Göteborgs Örlogsvarv, utan maskineri men inkl. prppelleraxlar,rörledningar delar av TT och 2 st likströmsmotorer. 6.5.57 bogserades Gripen till nedskrotning vid Skrot & Avfallsprodukters varv på Ringön som betalat 100.000 kronor för ubåtsskrovet. Till nedskrotning 1956 gick den ubåtsserie som omfattade Nordkaparen,Delfinen och Springaren som fallit för åldersstrecket 1950. Springaren, byggd 1934-35 vid Kockums, skrotades i Ronneby.Delfinen gick för 178.000 kr till Bröderna Ekstrand AB i Malmö. Då ingick allt utom beväpningen och ackumulatorerna. Dessa ubåtar var på 540 depl.ton byggda 1934-35.

POLLUX 21.4.43

BOMBSKADAD I STETTIN UNDER STORRAID SOM DRABBADE ÄVEN SVENSKA PELLE/LUDVIG

Rapport.

Bombskadad i Stettin under lastning natten till ons 21.4.43. Rumslast av c:a 1500 ton bensin och 1500 ton gasolja.Djupg F 28′4″ – Vid full last på SF. 35 ombv. Fartyget i tysk tidsbefraktning.
Ons 21.4 kl 01.10 under förhalning från D.A.P.G:s kaj då fartyget befann sig 50–60 meter från kajen inträffade flera bombnedslag i närheten varvid fartyget skakades våldsamt och sprangläck i förskeppet. 1e styrmans vakt (Befh sängliggande i hög feber)

Journalutdrag

Ons 21.4 kl 00.30 erhållit order från land att omedelbart stoppa lastningen och förhala från oljekajen på grund av flyglarm. Inga båtsmän fanns tillgängliga varför en del förtöjningar måste stickas ifrån och lämnas kvar. Bombfällningen hade då börjat. Med lots ombord och assistans av 3 bogserbåtar förhalat ut från kajen.Härunder exploderade kl 01.10 en bomb intill fartygssidan om BB så att hela fartyget skakades våldsamt och skador uppstod som inte närmare kunde konstateras i den rådane mörkläggningen.Bomber fortsatt att krevera runt om fast på längre avstånd och brandbomber regnat överområdet. Kl 02 ankrat upp vid Mölnfart i väntan på dagsljus. Lotsen kvarstannat ombord och bogserbåtarna legat kvar vid fartygssidan. Stora bränder synliga i staden. Kl 05.30 företagit granskning av utsidan från bogserbåt menkunde inga skador upptäckas. Undersökt lastventlerna samt pejlat pikar och tankar varvid upptäcktes att H.T. 8 BB samt H.T.10 BB och STB voro läck,men dessa tankar var inte lastade. 06.40 erhållit order frånbogserbåt att återvända till oljekajen för fortsatt lastning. Kl 08 anlänt och väl förtöjt vid kajen. – Ombordtageit de kvarlämnade förtöjningarna. Sökt komma i förbindelse med assuransesn och klassens ombud men alla förbindelser med staden var avbrutna. Fortsatt lastningen 08.30 i de redan påbörjade och oskadade tankarna. Kl 13.45 stoppat lastningen då nu förbindelse med staden erhållits och assuransens ombud lovat infinna sig ombord. Kl 17 kom konsul Welle ombord med en herr Schönemann,undersökning företogs och herr Schönemann förklarade att fartyget var sjövärdigt och kunde fortsätta lasta i de oskadade tankarna. – Vid bombkrevaden krossades 16 fönster å undre bryggan och ett stort antal el.lampor blev sönderslagna och el.nätet skadat. Vidare lösrycktes apparater i telegraf- och styrhytterna och glas & porslin krossades såväl i brygghuset som akter Huruvida dessutom några andra skador tillfogats fartyget kundevid tillfälletinte konstateras.

Fre 23.4 Lloyds expert varit ombord och undersökt skadorna samt utfärdat sjövärdighetsbevis med tillstånd att lasta olja i alla tankar utom de 2 skadade. Stettin 24.4.43 Erik Hellquist Befh

POLLUX 21.4.43

Crew List

Befh Erik Valdemar Algot Hellquist, Malmö, 10.8.92 (1.11.42)
1e styrman Ernst F.Wenngren,Askersund, 10.5.02 (4.4.34)
2e styrman Carl Axel Dahl, 13.3.10
3e styrman Henry Leander,10.5.14
Telegrafist Bengt Arnström, 11.12.14
Chief Ernst Hansson, Malmö, 12.3.83 (19.12.41)
1e maskinist Anders Leijon, 8.3.94
2e maskinist Henry Lindulf, 29.7.14
3e maskinist Karl Karlsson, 7.4.94
Stuert Thure Lysell, 23.2.10
1e kock Johan Karlsson, 7.4.94
2e kock Johan Ottosson, 31.3.14
Salongsuppassare Harry Elvenfors, 4.12 17
Mässuppassare Ernst Hellberg, 14.9.18
Timmerman Thorvald Svensson, 4.3.93
Båtsman Karl Hansson, Malmö, 6.5.00 (Ombord sedan 20.5.33, till sjöss 1913)
Matros Karl Hellgren, 30.10.96
Matros Gösta Rönnström,Göteborg, 2.1.07 (22.3.43)
Matros Karl Svensson, 23.12.04
Lättmatros Tage Frank, 29.7.14
Lättmatros Gustaf Johansson, 13.3.20
Lättmatros Arne Johansson, 23.12 17
Jungman Rolf Hedberg, 23.7.24
Jungman Karl Magnusson, 26.3.18
Jungman Arne Lundh, 30.8.10
Pumpman Gösta Pettersson, 16.10.13
Svarvare Nils Persson, 3.4.95
1e motorman Albert Karlsson, 17.5.93
1e motorman Erik Olsson, 13.5.05
1e motorman Kurt Pettersson, 8.4.14
1e motorman John Andersson ,29.5.02
1e motorman Knut Johansson, 12.11.19
2e motorman Harry Berg, 11.12.18
2e motorman Harry Karlsson, 11.10.94
Motorelev Johan Månsson, 12.2.18

Sjöförklaring på konsulatet i Hamburg 19.5.43 kl 10

Attaché I.Lagerfeldt
Firma Duncker & Joly,Alter Wall 12, underrättats per telefon för att ifall firman såsom representant för försäkringsgivaren skulle vilja närvara.

Befh Hellquist: Under hela uppehållet i Stettin 20-25.4 sängliggande i hög

POLLUX 21.4.43

feber. Efter bombningen begav han sig likväl upp på däck. Pollux var vid bombexplisonenc:a 60 meter från oljekajen. Klar sikt rådde men på grund av regnet av brandbomber inhöljdes området snart därefter i brandrök.

1e styrman Wenngren: Befann sig i styrhytten. Till följd av lys-och brandbomber var nästan lika ljust som på dagen.Medan Pllux släpades ut i kanalen som leder ut i farleden - fartyget drogs av 2 bogserbåtar föröver och en i aktern ut från kajen med aktern före - hördes vinandet av en fallande bomb. Denkreverade i vattnet tätt om BB och bägge bryggvingarna översköljdes av vatten-och dykaskaderna.Ett stort antal fönsterrutor o.a lättförstörligt materiel gick till spillo. Fartyget tycktes lyfta sig av krevaden och av stöten slungades kompassen bredvid Wenngren så högt att glasskrärvor och sprit därifrån kom över hans axlar och huvud. Under de närmaste timmarna kundeinga skador iakttagas.Först efter gryningen kunde man observera skadorna på de två lasttankarn.

Chiefen Hansson: Vid 01-tiden vid pumprummet konstaterat att ångslangen var losskopplad.Hanbegav sig sedan till maskinrummet och då han befann sig i dörren dit skakades fartyget våldsamt av en explosion.

Båtsman Hansson: Befann sig på backen där han tidigare lossat förtöjningarna Han kunde därifrån på grund av vattenkaskaden och lerslam som kastades upp, iaktta föga av den bombkrevad som skadade fartyget.

Lättmatros Rönnström: Var sysselsatt med att hala in en förtöjning som antagligen kastats loss av vaktmannen på kajen och nu hotade att komma in i proplelern.En kraftig stöt gick genom fartyget vid krevaden som han dock inte hörde på grund av winschens skrammel.

Maskindagboken.

Ons 21.4 Använt maskin vid förhalning kl 0105- 01.39 under bombraid.Strax före första manövern skakades fartyget våldsamt ved ett bomnedslag. Omnågot fel på fundament,axlar och lager eller rörliga delar såväl som på rörledningar uppstått kan icke nu avgöras utan måste ställas på framtiden. Använt maskin vid förhalning kl 06-39"07.34 samt från kl 20.35 till 21.53.

Stettin 23.4.43
Befh

KK memorial 14.7.43

Under flyganfall mot staden förorsakade en i närheten av bryggan briserande bomb skador å skrov och inventarier.

Ex officio
Bo Lindhé

SKNEIII 259 Kompletterande journalutdrag.

Under hamnliggande i Hamburg & Oslo

Fre 30.4.43 Repr. för lastmottagare och assurans varit ombord och gjort sig u-rättade om haveriets omfattning.

POLLUX 21.4.43

Ons 5.5 kl 16.20 stoppat lossningen på grund av läckage å ventiler & lastledning från HT nr 10. Efter undersökning av expert erhållit sjövärdighetsbevis för resa till reparationshamn.

Ons 12.5 08.40 förhalat in i torrdocka nr 5 vid Blohm & Voss varv,Hamburg, Erhållit gasfrihetsceritfikat.

Tors 13.5 vid besiktning upptäcktes en buckal om BB förut i plåtarna D6,E6 och F6 och en större buckla med lösa naglar i E8 och F8,vartill spanten voro skadade. På rodret upptäcktes att övre förstärkningen föröver var av. Inombords konstaterades att lastledningen BB var avslagen på flera ställen och att flera ventiler & expansionsboxar skadats. Värmeslingorna läck i flera tankar. Stora ångledningen på däck läck i flänsarna på flera ställen. Slingerkölen STB från BV till pumprumet midskepps akteröver c:a 20' var deformerad.

Lör 22.5 Propellerskadorna reparerade.(Skadorna erhållna vid bombexplosionen 21.4 rep. provisoriskt) Erhållit sjövärdighetsbevis.

Mån 24.5 förhalat ur torrdockan kl 09. Arbetena med M.E.S-anläggningen fortsatt.

Lör 29.5 Kl 15- 22.45 gått över kabeln för kontroll av M.E.S-anläggningen. Sedan direkt gått till Standars oljepir.Väl förtöjt där kl 24.

Sön 30.5 Börjat lasta 09.10, avlsutat lastningen kl 20.

Mån 31.5 06.50 avgått från Hamburg.

Tors 3.6 23.45 förtöjt vid Mönne,Stettin.

Sön 6.6 08.10 avgått från Stettin.

Tors 10.6 18.30 förtöjt vid Inre Steilene,Oslo.

Lör 12.6 08.15 avgått och kl 10.30 förtöjt vid Graneruds Töa.

Ons 16.6 08 förhalat och kl 09.20 förtöjt vid Fagerstrand.

Fre 18.6 15.25 avslutat lossningenav bensinlasten.Ångat & spolat lasttankarna.

Lör 19.6 08.25 avgått och 10.30 förtöjt i Närsnäs.Kl 15.45 bensinpartiet utlossat. Ångat & spolat tankarna till midnatt.

Sön 20.6 fortsatt tankrengöring midnatt till 05 och kl 08-12.

Mån 21.6 fortsatt tankspolning.

Tis 22.6 avgått från Närsnäs.Kl 14 ankrat vid Närsnästangen.

Tors 24.6 kl 14 fått lots, hivat upp och avgått.

Fre 25.6 kl 11.15 fartyget förtöjt vid Sänkverksbojarna i Göteborg.

Tors 1.7 04.50 förhalat och kl 06 förtöjt i Eriksbergs stora flytdocka. Torrsatt 07.20. Varvet börjat reparera skadorna.

Lör 10.7 Fartyget flott i dockan 04.55. Förtöjt 07.15 långsides ss Malmland

Fre 30.7 Reparationsarbetene avslutats. Alla skdor erhållna 10.3, 13.3 och 21.4 ha reparerats.Dessutom ha bägga lastpumparna till stora pumprummet reparerats,ankarspelets kopplingar översetts,en ny ångventil insatts på ångtilloppet för värmeslingornai HT nr 10 STB.Läckor å div rör tätats. Lasttankarna provats och läckor i skotten tätats.

POLLUX 21.4.43

UD:s arkiv Handelsavd. Sjöfartsbyrån.

Fartyg sysselsatta i Tysk tidsbefraktning 10/3 1943

M/T	SOLVIK	Red.AB Atlantides	695 ton dw
M/T	Sigrid REUTER	Red.AB Reut	8370 -"-
M/T	SVEA REUTER (Soya VI)	-"-	1705 -"-
M/T	B.T.III	Reuters Handels AB	238 -"-
M/T	B.T.VI	-"-	450 -"-
M/T	B.T.IV	AB Bensintransport	240 -"-
M/T	BELLATRIX	Trelleborgs Nya Ånf.AB	535 -"-
M/T	HAMAL	-"-	1220 -"-
M/T	POLLUX	-"-	13465 -"-
M/T	PROCYON	-"-	13625 -"-
M/T	RIGEL	-"-	1230 -"-
M/T	SOYA V	Red.AB Soya	240 -"-
M/T	TANKBORG	Red.AB Ragne	865 -"-
M/T	TANKMAN	RED AB Ostenia	130 -"-
M/T	TANKVIK	RED AB RAGNE	575 -"-
M/T	TVÅAN	Svenska Orientlinjen	193 -"-
M/T	TREAN	-"-	151 -"-

Totalt: 17 fartyg 43.927 dw ton.

POLLUX 21.4.43

Lör 31.7 07.10 avgått från Eriksbergs varv och anlänt till Ljungskile kl 13.
Förtöjt långsides m/t Sunnanbris.Bägge ankarna ute med resp.75 & 90
famnar kätting. Walter Olsson
Befh

Provisorisk reparation i Hamburg.

Vid Blohm & Voss varv , kostat RM 26927:75 = kr 43.897:33
BB-sidan: 9 plåtar riktats, 346 nitar förnyats,BB slingerköl riktats.
Tank 8: Riktning av spant,plåt och vinklar. 238 nya nitar.
Riktning av delar av tvärskottet mellan tank 8 & 9.
Totalt 450 nitar och 48½ löpmeter växlar om BB tätats.
10 nitar el.svetsats i botten.
Laströrledningen till tank 8-9 förnyats.
Alla värmeslingor i tankarna provats och reparerats där så erfordrats.
Ventiler tätats.
Avslitna fingerlingar på rodret svetsats.
Kabelskyddslådorna för MES-kabeln reparerats.
Rörledningarna i tank 1,3,4,5, STB lagats.
16 fönster insatts på bryggan (3 st 72x86 cm, 13 st 79x88 cm)
MM MM

Förnyat glas och porslin.

Firma Wilhelm Müller,Hamburg,levererat till Pollux enl. räkning 20.5.43:
11 Bierbecken Berlin geschliffen RM 8.80
14 cognacsschalen, Landau geschliffen RM 14
8 Weinkelche, Berlin geschliffen RM 8
5 Kristallkaraffen RM 29
7 Hafeetassen mit untere verziert weiss RM 3.40
6 the tassen -"- RM RM 6
9 flache Teller RM 10.30
7 tiefe Teller 9.10 RM 88:70

Besiktnimgsrapport Eriksberg 1.7.43

Ing Sten Haeger besiktigat i docka på anmodan av SKN .Pollux låg vid varvet
30.6- 30.7.43 Reparationkostnad 89.893:- kr
Bordläggningen BB: 16 plåtar riktas, BB slingerköl riktas,ett stort antal
naglar diktas.
Lasttankarna: Stora skdor särskilt i tank 1,2,3 samt å skotten mellan dessa
tankar, och på spant,webbplåtar,skottstag etc.
Provning av hundratals meter rörledningar,bl.a värmeslingor
Rengöring och provning av 20 lasttankar,10 sommartankar, 2 djuptankar, 2
kofferdammar, 2 crossbunkers, 2 pumprum, för-och akterpikar.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN slutat på 189.870:50

POLLUX 21.4.43

SKN försäkringsgivare till 1/200-dels kasko, övrigt täckt i Tyskland.
SKN till redreiet utbetalat 150:94 den 31.1.44.
Prov. reparationen vid Blohm & Voss i Hamburg kostat 43.897:33 (RM 26127:75)
Permanenta reparationen vid Eriksberg ksotat 92.978:20 inkl bottenfärg.
Wiechmann & Co,Hamburg levererat 42 glödlampor RM 30.19.
Langes Optiska,Gtbg, levererat ett par glasögon till kapten Hellquist den 6.7.43 för 35:- som påförts rederiet.
Deutsche Betriebsgesellschaft für Drahtlose Telegraphie,Hamburg, gått igenom radioanläggningen RM 36.70.
Firma Albert Magnusson,Gbtg, levererat en el.kaffekokare 25:60.
Därtill hyror, sjöförklaring, bogsering, hamnavgifter,fyr-& båkavgifter, bevakning, olja, kost, krigsrisk, övertid, gasfribbtscertifikat etc etc

---

Data Eget

Motortankfartyg på 8971 brton byggt 1928 vid Kockums i Malmö av stål L.147 B.18 Tillhörigt red AB Bellatrix (John Larsson) i Stockholm. I tidsbefraktning för Kriegsmarine & Luftwaffe. Tidigare tillhört Trelleborgs Ångf AB(Jarl Malmros) i Trelleborg.
Minskadad 14.8.42 vid Swinemünde
Skakad av minexplosion i Skaerack 10.3.43
Ingen historik.

Detaljer om bombraiden

Se Pelle 21.4.43

PELLE 21.4.43

BOMBSKADAD VID STORRAID MOT STETTIN, ÖVERSKÖLJD AV SLAM OCH VATTEN.

Journalutdrag

Mån 19.4.43 kl 11.50 anlänt till Kamphafen i Stettin med last av timmer från Gävledistriktet.Förtöjt vid kaj. Ingen lossning under dagen.

Tis 20.4 börjat lossningen. Ett oerhört starkt luftbombardemang sattes in under natten mellan kl 12 och 02 över staden och fartyget,med bombnedslag helt nära och tätt intill detsamma,en bomb endast 5 meter därifrån Fullt av splitter föll över däck. Fartyget skakade och riste våldsamt samt översköljdes av slam och vatten,rutor krossades i styrhytten,xxxxx porslin och lösa föremål kastades i durken mm Ingen av de 14 ombord kommit till skada. Om det blev någon annan skada å fartyget kunde då ej konstateras,fast fartyget knakade i fogarna allt som oftast.

Tis 4.5 vid påfyllning av tankarna i Malmö för ballastresa upptäcktes att tankarna voro läck och att vatten inträngde i akterrummet och maskinen, ävenså att vatten sipprade in i maskinrummet å BB sida genom en skräckt nagel under vattenlinjen.Dessa skador torde troligen ha uppkommit vid bomberdemanget av Stettin då fartyget skakade och riste som våldsammast

Malmö 4.5.43

H.Wallin
1e styrman

A.Nilsson
Befh

Besiktningsinstrument

Ing. Allan Zander från SKN. besiktigat vid Sölvesborgs varv där Pelle låg 8-15.7.43,varav 2 dygn i docka. Pejlrören i kolboxarna befanns bräckt och i maskintankarna måste 97 nagel svetsas. 2 krossade rutor i styrhytten hade förnyats i Malmö och rederiet förnyat 6 snapsglas,6 dricksglas,6kaffekoppar, en sockerskål och 3 stekfat som blivit sönderslagna .

Assurans

Rederiets generalräkning 2933:50
SKN ersatt 2501:05 den 13.8.43 samt 100:- till Zander.

Crew

Besättningen bestod av befh, 1e & 2e styrman, 1e & 2e maskinist, stuert, kockelev, 2 matroser, lättmatros,jungman och 3 eldare.

Egna noteringar

Långdistansraid mot Stettin

304 plan ur Bomber Command,varav 76 Halifaxbombare, genomförde överrasknings-raiden mot Stettin efter mörkerflygning över Nordsjön och Danmark på så låg höjd att ett plan kolliderade med en väderkvarn på Jylland och förolyckades. Med ledning av H2-S radarmarkeringsinstrument lyckades planen trots mörkret fälla sina bomblaster mycket koncentrerat över Stettins centrum där all bebyggelse inom ett 80 tunnland stort område förvandlades till ett eldhav.

PELLE 20.4.43

Samtliga Halifaxplan återkom till sin bas efter att på låg höjd ha återvänt samma väg de kommit. -OKW tillkännagav 21.4: " Terrorangriffe Britischer Bomber richteten sich gegen Rostock und Stettin.Bombeneinschläge in Wohnvierteln und Krankenhäusern verursachten Verluste unter der Bevölkerung und zum teil erhebliche Gebäudeschäden. Nachtjäger und flakartillerie der Luftwaffe schossen nach den bisherigen Feststellungen 30 det angrefienden feindlichen Bombenflugzeuge ab. Ein weiters wurde an der Kanalküste zum absturtz gebracht. " Svenska m/t Pollux & ss Ludvig skadade i raiden.

Data

Ingen historik. Lastångare på 633 brton byggd 1890 (Ex August) tillhörig red AB Falkvik i Sölvesborg.

LUDVIG 21.4.43

BOMBSKADAD VID STORRAID MOT STETTIN - SAMMA RAID SOM M/T POLLUX & ss PELLE

Rapport från ss Ludvig.

(Till rederiet frånbefh 1.6.43) "Men anledning av skador å ss Ludvig,bl.a roderarmen bräckt, upptäckta vid dokcning å Lindholmens varv i Göteborg d. 1.6.43 får jag rappoertera följande:
Fartyget anlände till Stettin från Sundsvall 19.4.43 med last av trävirke och förtöjde i Stettins frihamn mellan en ducd'alb förut och en akterboj. Lasten lossades med egna winschar i läktare på dagtid utan övertidsarbete. Natten till den 21.4 omkring 01.30 under den stora bombraiden mot Stettin exploderade en bomb i vattnet 15-20 meter från BB låring och vid nedslaget lyftes och överspolades akterskeppet och skakades hela fartyget. Bl.a lyftes bunkerluckorna och föllo ner i kolboxarna.Så nsrt det ljusnade undersöktes fartyget av befh och styrmannen men någon skada kunde ej upptäckas ombord eller över vattenlinjen. Efter lossningen undersöktes fartyget på nytt men kunde ej heller då upptäckas någon skada. De uppstådda skadorna kan ju således antas ha orsakats genom bombnedslaget 21.4 men kunde inte skadorna upptäckas förrän vid dockning. G öteborg 1.6.43

Arnold Persson — J.Håkansson
1e styrman — Befh

(Red AB Egon i Limhamn insänt skrivelsen till SKN 5.6.43 efter telefonsamtal med SKN varvid rederiet medelade att Kudvig krigsskadats.)

Besiktningsrapport

Allan Zander,Göteborg,på uppdrag av SKN besiktigat 1.6.43 i docka vid Lindholmen där fartyget skulle bottenmålas.
Rodret: Andra armen bräckt tvärs av.Måste uppmejslas och svetsas.
Rodret lyftes för undersökning av tapparna och upphänges åter.
3 slitna tappar förnyast på red ereiets bekostnad.
Kostnad för järnarbeten: kr 240:-

Assurans

SKN endast betalat Zanders besiktningsravode 50:- den 20.8.43
Anses slutreglerad 31.12.46

Eget

Detaljer om bombraiden

Se Pelle 21.4.43 och även Pollux 21.4

Data

Lastångare på 599 brton byggd 1909 av stål (Ex Elisabeth)
Tillhörig red AB Egon (S.M.Stjerna) i Limhamn.
Ingen historik.

MJÖLNER 21.4.43

NATTLIGT LÅGANFALL AV R.A.F.-PLAN MOT ANKARLIGGARE I FULLMÅNE & GOD SIKT.

Journalutdrag

Tis 20.4.43 kl 15 avgått från Lübeck med lots ombord och rums- och däckslast av 650 ton apelsiner och 250 ton styckegods till Stockholm. Kl 16.45 lämnat lotsen vid Travemünde och fortsatt resan efter de av de Tyska marinmyndigheterna angivna kurserna. Kl 23.33 ankrat på grund av flyglarm på lat N 54° 35′ - long O.12° 19′. Noggrant mörklagt överallt. Kl 23.50 blivit beskjuten av ett lågflygande engelskt plan men någon skada å fartyget kunde ej synas efter detta anfall.

Ons 21.4 Kl 01 ånyo blivit beskjuten av ett annat flygplan som kom från SO på mycket låg höjd. Fullmåne och god sikt underlättade sikten för planen. Efter detta anfall upptäcktes ett stort antal skotthål i plåten på båda sidor midskepps ovan vattenlinjen. Flera kulor hade träffat salongen, kapten Ivar Dahles sovhytt,passagerarhytten, karthytten med inredning, kommandobryggan samt däck och brädgångar. Skotthål i standardkompassens nakterhus, ångröret till fördäckswinscharna samt i däckslastlådor med maskingods på lucka 2. Ingen av de ombordvarande skadats. Fortsatt resan 03.30. Kl 04.20 erhållit order vid fyrskeppet Q att ankra eftersom flyg fällt minor i farvattnet. Kl 06.25 fortsatt resan föregången av minsvepare.

Fre 23.4 Kl 00.10 anlänt till Frihamnen i Stockholm.

Stockholm 34.4.43

Filip Andersson
Ie styrman

Ivan Dahle
Befh

Ingensjöförklaring avgivits. Ingen besättningslista.

Besiktningsrapport

Magistratsbesiktningsman ,Sjökapten Anders Edgren besiktigat 24.4.43 under Mjölners lossning i Stockholms frihamn i närvaro av befh Dahle och Ie styrman Filip Andersson samt rederiets chefsinspektör Erik Bernelius.

Bordläggningen midskepps STB och BB.

C:a 30 st skotthål i olika plåtar och flera smärre bucklor samt märken i färgen.

Ovanbords:

Skorsten och laströr genomskjutna. Trävirket i standardkompassens nakterhus på navigationshyttstaket genomskjutet. Plåtskott i däckshusen genomskjutna eller skadade av kulor och splitter. Kommandobryggans nyinlagda trädäck skadat av kulor och splitter. Ångrör på fördäck genomskjutna lik-

MJÖLNER 21.4.43

som halvrundjärnet på BB brädgång.

Salong & hytter:

Inredning, panel å skott och tak, soffklädseln och soffryggstödet i salongen, befh sovhytt, passagerarhytten ,karthytten och i befälshytterna skadade av splitter och ~~genomskjutna av kulor~~. genomskjutna av kulor.

Reparation

Vi förorda att skotthålen i allt järnmaterial igensvetsas och att inbockningar fylls med svets och putsas. Däck och trävirke lagas med sprunsar som putsas. Inredningsskadorna repareras och putsas, klädseln å soffor och ryggstöd förnyas där så erfordeligt. Allt berört material målas.
Inga skador efter lossning kunna påträffas under vl , ej heller å fördäcker. En godspresenning å lucka 2 genomskjuten.

Stockholm 30.4 43

Reparation under lossning i frihamnen

El.Svetsnings AB i Henriksdal reparerat skotthålen i skott och bordläggning genom svetsning och putsning resp isvetsning och putsning medan lossning ägde rum i Sthlms frihamn. Kostnad 850:- kr Inredningsskadorna samtidigt åtgärdats och 3 nya rullgardiner och 2 soffkuddar levererats.

Rederiets sluträkning till SKN 17.7.43 slutat på 2240:-

SKN ersatt med 1950:- den 27.7.43 (full o slutlig ersättn)

Lastskador SKNEVII 374

Hamnkaptenen i Norrköping på SKN:s anmodan besiktigat 5 lådor maskimgods innehållande 4 st helautomatiska spolmaskiner till AB Förenade Yllefabrikerna i Norrköping och 11 st trähäckar innehållande spollådor av trä som anlänt till Norrköping 4.5.43i skadat skick med tåg från Stockholm, där godset lossats från Mjölner. Maskinerna kom från Maschinenfabrik ~~Schweithe~~ Schweither AG i Hargen-Zürich,Schweiz och befanns skadade av kulor av mindre kaliber. 4 st KSP-kulor hittades i lådorna. SKN ersatt med 216 kr.
1 av 2 st 114-kg fat med aluminiumbronspulver till Färg-& Ferniss AB Arvid Lindgren, Riddargatan 35,Sthlm ,skadats av kulor så att pulver runnit ut SKN ersatt med 15:45 den 19.5.43

Maskinbefälet nr 5-1943

Vid en engelsk flygraid mot Stettin nyligen blev Sveaångaren Mjölner beskjuten av anfallanadeeplan. Ingen ombord skadades men skrovet fick åtskilliga kulhål.Mjölner, som är på 1340 ton dw, kom till Stockholms frihamn på Långfredagen.

((Planen var antagligen på återväg till sina baser i England efter en stor bombraid mot Stettin))

MJÖLNER 26.4.43

Historik

Lastångare på 926 brton byggd 1914 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L.67,5 B. 11 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm. Systerfartyg till Mimer, B.13 vid Lindholmen. (Se även Embla 19.4.44)1340 dw Sjösatt 22.12 13, lev . 21.12.14. Mjölner fick i motsats till Mimer ett turboelektriskt maskineri, konstruerat av ing. B.Ljungström och inmontering och provning av denna nya maskintyp försenade leveransen. 2 pannor. Medelfar på provturen 11,8 knop, med 35% lägre kolförbrukning än för Mimer. Båda avsedda för kusttrafik, enkeldäckade, med lång back och långt bryggdäck. 2 rum och 4 luckor. En mast på backen, en på akterkant midskepps samt ett par bompålar för förkant av bryggan och ett par på akterkant av lucka 4. Då Mjölners nykonstruerade huvudmaskin i längden lämnade ett mindre tillfredställande ekonomiskt resultat togs maskinen 1931 ut vid Finnboda varv och ersattes med en konventionell triplemaskin på 690 ihkr, byggd 1888, som tagits från den utrangerade ss Gauthiod, byggd 1873. Denna maskin, byggd vid Motala verkstad 1888, var i utmärkt skick trots sina 43 år. - Ljungstörms turbånmaskin installerades endast i några få fartyg eftersom den krävde noggrann påpasslighet vid skötseln, och framstod som ömtålig. -
Den 26.5.52 utbröt eld i förskansen på Mjölner i Göteborg i samband med att 2 man tappade stulen 95%-ig sprit på flaskor och en karbidlykta exploderade. En lättmatros från Köping Gryt fick svåra brännskador och låg 2 månader på sjukhus. Skadorna blev omfattande och kostade 5600 att reparera. - 23-årige lättmatrosen Rudolf Lindgren dömdes 10.9.42 i Gtbg till 3 mån.fängelse och att ersätta skadorna medan en eldare ,som strax innan lämnat skansen, fick 5 mån straffarbetet för stöld. - i Maj 1954 såldes Mjölner till nedskrotning i Västervik (AB Väring) och i juni gick systerfartyget Embla (ex Mimer) till nedskrotning i Travemünde, bogserad dit från Stockholm av tyska bogs. Jupiter.

MAGNA 21.4.43

SKAKAD AV TVÅ MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ.

Journal

Tis 20.4.43 kl 14.20 på resa Oxelösund-Rotterdam med malmlast avgått i konvoj från Elbe II fyrskepp under ledning av Begleitofficer. Magna gått närmast minsveparna.

Ons 21.4 under f.m exploderade 2 magnetminor för om fartyget som skakades kraftigt.Senare förmärkts vatten i förrummets rännstenar tidvis och 4 ventilglas ha befunnits spräckta. ss Magna 23.7.43

E.Jönsson H.Finman Th.Hesslow
1e styrman 2e styrman Befh

SKNi brev till RedAB Transmarin 17.1.44

Den 27.7.43 tillställde ni oss dagboksutdrag beträffande ett par minexplosioner i ss Magnas närhet den 21.4.43.Efter vad vi inhämtat från ingenjör Haeger,som för Nämndens räkning besiktigat fartyget,har vid detta tillfälle uppkoman skador icke kunnat särskiljas från skadorna den 29.5.42,varför sålunda i reparationskostnaden 1725 kronor även ingå såedana skador som kunna ha uppkommit den 21.4.43

HISTORIK

Se Magna 29.5.42

 [HEMLIG]

SYDLAND 25.4.43

MED DÄCKSLAST AV TANKS SKADAD AV SJUNKBOMBSEXPLOSIONER I HX- KONVOJ.

Rapport

Avgick NewYork lör 24.4.43 destinerad till UK(Avonmouth,Swansea) och vidare till Freetown & Buenos Aires. Last av 8020 ton styckegods inkl 6 tanks om 180 ton på däck,surrade med wires,vantskruvar & spaprar.DjupgF 25′08′′-A 25′05′′ 31 ombv Fartygets botten ochbottentankar skadats under resan på grund av sjunkbomber släppta från eskortfartygen i konvojen samt hårt väder med grov sjö. Bunjerolja vattenblandats. Tusentals nitnaglar i botten vid senare företagen dockning visat sig vara lösa.Därjämte en 5 dm lång tvärgående spricka i STB panntank.

Journalutdrag

Lör 24.4 09.40 lättat ankar och avgått från NY under lots ledning.

Sön 25.4 kl 15.30 eskortfartyg släppt sjunkbomber mot fientliga ubåtar 1/4 till ½ sjömil om STB med kraftiga skakningar i skrovet.

Lör 8.5 Grov NNO-lig sjö, slingring och kraftig överspolning.Mulen,regn-tjock luft.Kl 16-20 orkanartad storm. Fartyget arbetat hårt i sjön. Kl 22.30 ankrat i BangorBay..

Sön 9.5 07.45 lättat och fortsatt i konvoj.

Mån 10.5 kl 04-12 storm, grov sjö,våldsam slingring och mycket överspolning enstaka brott över fartyget.Lagts till vind och sjö med sakta maskin. Nerskalkat alla slylights till maskin, kabyssen och akterskansarna. Anlänt Avonmouth kl 23.45.

Tis 22.6 på resa Swansea-Freetown i konvoj med last av 8058 ton kol i rum eskortfartygen släppt sjunkbomber vid flera tillfällen kl 16.20 med kraftiga skakningar i skrovet som påföljd.

Ons 23.6 anlänt Freetowns redd kl 15.30.

Ons 306 Under uppehållet i Freetown har förmärkts läckage i bottentankarna nr 2 (Fartyget torrsatt i Buenoas Aires 28-30.7.43)

Maskindagboken

Tis 25.6- tis 29.7.43 Brännolja från nr 2 bottentank STB vattenblandad. Pumpat im olja till andra tankar. Tors 24.6 i Freetown bunkrat 400 ton brännolja i nr 1 tank, 3ans tankar, panntankarna och tank 4. Tors 1.7. avgått Freetown kl 15. Under resan till Buenos Aires funnit oljan vattenblandad även i andra tankar. Anlänt B.A. mån 19.7. Pumpat över vattenblandad olja till pråm från tank 2 för rening. Tis 27.7 fortsatt pumpa över vattenblandad olja tillpråmen, tillsammans 319½ meterton olja från Nr 2 STB & BB tankar samt en mindre kvantitet från andra tankar och förpiken.

Bottenkännigg i Montevideo

Mån 16.8.43 under ingående i torrdocka i Montevideo i byig frisk WSW vind

SYDLAND 25.4.43

med någon sjögång,lotsar ombord, ingen last,240 ton olja i bottentankar Djupg F 5'11''- A 12'01''under ringa framfart 20 meter från yttre dock-piren förmärktes 3-4 hårda stötar i fartyget akterut. Kl 13.30 var fartyget förtöjt i dockan.17.40 var dockan läns. Vid bottenbesiktning tis 17.8 konstaterad Lloyds surveyor intryckningar i 6 bottenplåtar akterut i och BB om kölstråket.

Crew List (Egna kompl.)

Befh Oscar Sigfrid Olsson, box 32,Lycke, 3.10.92 (16.3.43 NY)
1e styrman Arild Ingvar Bertil Holtze,Lundavägen 5,Malmö, 28.10.05 (16.3.43)
2e styrman Einar Wilhelm Johanes Norgren, Arild, 4.12.02 (28.4.42 Hull)
3e styrman Edvin Granqvist, 27.2.98 (31.3.43 NY)
Chief James Alfred Herbert Lindström, Danska Vägen 74,Gtbg, 29.10.91 (19.6.42
1e maskinist Georg Valdemar Andersson, Amiralitetsgatan 9b,Gtbg, 28.8.04 (NY 12.12.41)
2e maskinist Egil Pallesen, Köpenhamn, 11.11.17 (22.3.43 NY)
Stuert Nils Johansson, 13.9.07 (Immingham 27.10.41)
Kock Gösta Börjesson, 17.2.07 (3.8.43 Buenos Aires)
2e kock Jim Gibb, 27.4.13 (E) (7.4.43 NY)
Mässuppassare Chik Mak, 2.12.06 (Kines) (16.4.43 NY)
Båtsman Erik Krabbe, 9.2.05 (~~13.8.42 NY~~) (5.8.42 B.A.)
Matros Bengt Wallman, 13.8.18 (13.6.42 NY)
Matros Einar Malmqvist, 13.11.14 (7.4.43 NY)
MatrosTage Larsson, 29.7.13 -"-
Matros John Andersson, 29.10.16 (1.4.43 NY)
Matros Timo Liljavaara, 26.3.17 (15.4.43 NY)
MatrosAlexander Manilla,1.5.00 (Finsk) -"-
MatrosErkki Orava, 17.5.20 (Finsk) (21.4.43 NY)
Timmerman Alexander Hirs, 17.5.04 (Est) (15.4.43 NY)
Donkeyman Johan Isaksson, 18.1.89 (21.4.43 NY)
Smörjare Sulo Makunen, 6.3.22 (Finsk) -"-
Smörjare Ludvig Saar, 27.2.14 (Est) -"-
Smörjare Alseno Batchensky, 1.3.97 (Ryss) (31.5.43 Swansea)
Eldare Rolf Andersson, 20.9.22 (21.4.43 NY)
Eldare Karl ~~xxxxxxx~~ Larsson, 27.11.95 -"-
Eldare Niela Sillanpä, 2.2.10 (Finsk) (6.4.43 NY)

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Montevideo 27.8.43

"Consulado General de Suecia, generalkonsul E.F.Paulsson)

Protokollet hemligstämplats.

Befh Olsson: Inga egendomligheter förmärkts hos oljan uder resan NY- UK. Först vid noggrann pejling i Freetown då fartyget låg stilla visat sig att innehållet ökade i 2ans tankar.Liknande ökning i övriga tankar ej

SYDLAND 25.4.43

förmärkts. Trolig orsak till läckaget dels sjunkbombfällningarna,del fertygets krängningar i hårt väder eller en samverkan mellan dessa faktorer. Grundkänningen i Montevideo får till skrivas lotsen José Luis Mirnada, som bort känna till vattendjupet

Chiefen Lindström: Vattenhalten i oljan förmärktes några dygnefter det far tyget lämnat England,då olja skulle tas från tank 2 STB. Inbördes läckage mellan de båda tankarna nr 2 dock märkts före ankomsten till UK. Dessa innehöll nu i England nybunkrad olja . Först i Freetown konsterats att innehållet i 2ans tankar ökade.

1e styrman Holtze: Åtskilliga fall av sjunkbombsfällningar åstadkom synnerligen kraftiga ryckningar i fartyget.

2e styrman Norgren: På grund av att ingen pråm fanns tillgänglig i Freetown hade oljan inte kunnat renas där. Läckaget ökat på resan till B.A

1e maskinist Andersson: Samtliga tankar i det närmaste helt fyllts med olja i England. Då olja för första gången skulle tas från 2ans tankar kom det först nästan rent vatten från tank 2 STB.På resan till B.A. ökade läckaget och dagligen utpumpades vatten ur 2ans tankar. Trolig orsak sjunkbomberna. I synnerhet vid ett tillfälle hade sjunkbomberna fällts så nära Sydland att durkarna guppat i maskinrummet.

KK memorial 23.11.43 Ej för publicering
Nr 149 H.

Anledning till läckaget kan tänkas från början hava uppstått genom skräckta nitnaglar förorsakade av explosderande sjunkbomber fällda av eskorterade Amerikanska och Engelska krigsfartyg under ubåtsjakt i konvojens omedelbara närhet. En del av dessa latenta småläckor kunna sedan hava förvärrats under det dåliga väder konvojen mötte på resan över Nordatlanten. Någon effektiv pejling av brännoljetankarna torde med hänsyn till däckslasten icke hava företagits under resan till Avonmouth. -Grundkänningen förorsakats av svag dyning i förening med lågt vattenstånd.Det synes mig därför avgjort klandervärt att icke den Uruguaiske hamnlotsen invänatde högvatten.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 268 Survey Report 13.8.43 i B.A.

Survey i Buenos Aires 13.8.43 afloat och senare i National Drydock,Montevideo fram till 2.10.43. Kort efter Sydlands ankomst till BA konstaterades 58% sjövatten i brännoljan i 2ans tankar och 61% i STB & BB sektioner i tanken. 26-27-7 lossat 302,12 ton vattenblandad brännolja till tankar i land för separerring. Reparationen omfattat sammanlagt 25672 nitar i bottenbordläggningen som måste förnyas samt svestning av läckande växlar, brustna vinklar och stag etc.

SYDLAND 25.4.43

Assurans

Dispache Gtbg 28.11.44 Kaj Pineus rörande div krigshaverier 1941-43
Se Sydland 9.1.42

SJUNKBOMBSSKADOR ÄVEN FEBR- MARS 9143 SKNEIII 274

Kraftiga skakningar p.g av sjunkbombsfällning i konvojen på resa Bahia-Georgetown-Trinidad-NY den 8.2 och 1.3.43. Sydland kom till NY 8.3 och var utlossad 12,3.Sedan reparerat ,delvis i docka, vid Bethlehem Steel Copp. NY 16-mars till 13 April 43. Börjat lasta i NY 14.4, avgått 24.4 (Se sid 1) Vid detta tillfälle repareredes även maskineriet som blivit hårt påfrestat i hårt väder i konvoj maj-juni 1942 på resa Loch Ewe-NY. Att maskinen sedan körts så lägge i skadat skick berodde på att ingen pltas kunde berädas vid något varv för den typen av reparation. I första hand gick alltid krigsfartyg och krigsskadade handelsfartyg. -Sjunkbombfällningen skadat bottenventilerna som reparerats för 448 dollars. Maskinreparationen kostat 2738 dollars. SKN vid detta tillfälle ersatt endast kr 2205:84. Övriga bottenskador gick upp i 25.4.43.

Historik

Se Sydland 9.1.42
Övriga krigshaverier 3.5.45

HEMLIG

NARVIK 29.4.43

SÄNKT AV TORPED I BEAUFIGHTERATTACK MOT KONVOJ /Jaktplan mot eskorten.

Rapport

Avgick från Rotterdam kl 04 tors 29.4.43 destinerad till Gävle. Rumslast av 4700 ton koks. Däckslast: 340 ton koks till 2 meters höjd på för- och akter däck. Djupg F. 22'5" - A. 23'5" 38 ombv.

Torpederad kl 18.11 den 29.4 NNW Vlieland fyr på lat N 53 27,5' - O 4 49,5' Vind NW 4, grov dyning, klar sikt, molnfri himmel. Ie styrmans vakt, utkik på backen. Torpedträff under akterskeppet varvid fartygets botten sönderspängdes. Sjönk kl 18.50. Ingen av de ombv skadade.

Stockholm 8.5.43

(H)

A.Perswalld
befh

Rapport över ss Narviks krigsförlisning i Nordsjön 29.4.43

Tors 29.4 kl 04 avgått från Rotterdam med last av 5040,1 ton koks,varav på däck ca 340 ton.Förutom besättningen, 38 man, befann sig ombord å fartyget tysk konvojofficer,en signalmatros och 3 marinsoldater som spärrballongsbetjäning. Kl 05.50 lämnat flodlotsen innanför Hook van Holland och den tyska konvojofficeren övertagit fartygets navigering. Kl 06.20 passerat angöringsbojen och intagit sin plats som nr 2 i konvojen,omedelbart efter de i täten för konvojen gående minsveparna. Tvärs om STB gick som nr 1 den tyska ss Aludra. Resan fortsatte i monsveparnas kölvatten enligt konvojchefens instruktioner. Vinden var NW 4 Beaufort,med grov dyning,soligt väder och mycket klar sikt. Vid upprepade tillfällen under dagen gavs flyglarm från förpostbåtarna och siktades flygplan. Kl 18 nytt flyglarm och upptäcktes från BB sida ett mycket stort antal flygplan, c:a 50 st, som i olika grupper gick till attack mot konvojen. Sprängbomber fälldes i mycket stort antal runt fartygen och kulsprutebeskjutning ägde rum. Omedelbart efter bombplanen kom en ny grupp flygplan som anföllo särskilt Narvik och Aludra med flygtorpeder. Flera torpedbanor iakttogs i vattnet för om fartyget, om BB. Genom hård BB-gir från Narvik passerade dessa torpedbanor för om fartyget. Då Narvik gått klar dessa torpeder kom ytterligare en torped från BB mot fartygets akterskepp varvid en våldsam explosion inträffade kl 18.11 under lastrum nr 4. Härvid sprängdes fartygsbottnen,lasten,luckor,bommar och skärstockar i luften,akterskeppet fylldes omedelbart med vatten och genom tunneln rusadde vattnet in i maskinrummet. Med STB slagsida började fartyget hastigt sjunka. med aktern före., och besättningen beordrades till båtarna. Då maskinrummet hastigt vattenfylldes förelåg stor risk att fartyget omedelbart skulle sjunka.Kl 18.30 lämnade besättningen och de tyska militärerna Narvik i bägge livbåtarna och motorbåten. Förpostbåt nr 811 tog kl 18.45 upp samtliga i oskadat skick. Kl 18.50 sjönk Narvik med aktern före på lat

NARVIK 29.4.43

N 53 27,5′- 0.4 49,5′. Alla personliga ägodelar, skeppsdagboken och person- och ransoneringskort förlorats. Besättningen erhöll efter förhållandena bästa behandling och förplägnad ombord å förpostbåten och landsattes vid 16-tiden i Cuxhaven. Genom firma Peter Heins förmedling inkvarterades alla i militärkaserner och på ett hotell.Sedan alla formaliteter för hemresan ordnats av generalkonsulatet i Hamburg avreste besättningen med tåg över Hamburg och Danmark till Häslingborg där avmönstring ägde rum.

Stockholm 7.5.43

A.Perswalld
Befh

Sjöförklaring i Stockholm den 17.5.43 kl 12

HENV L

Sakkunniga Anders Edgren & Ernst Perno: Inga frågor.
Ingen infunnit sig från SKN, ingen från rederiet.,endast befh med vittnen.

Befh Perswalld: Befann sig tillsammans med BO och Ie styrman på bryggan. BO ägt utöva befälsrätt över fartyget endast i vad anginge navigeringen. Uppgiften om vindstyrkan i rapporten uttryckts i Beauforts skala.

Ie styrman Österberg: Varken han eller någon annan på bryggan hade iakttagit den torped som träffat fartyget.

Chiefen Sjöberg: Sprungit till maskinrummet efter explosionen och mött 3e maskinisten som var på väg upp.Vattnet hade härunder rusat in i maskinrummet och maskinen hade stoppat till följd av explosionen. Enär stoppsignal givits genom maskintelegrafen hade ångan avstängts. De som var i maskinrummet hade tilropats att skynda till båtarna.

Lättmatros lars Johansson: Till rors under anfallet.

UDHP80c 3518

Telegram Hamburg till UD 1.5.43

Enligt rapport Cuxhaven ss Narvik krigsförlist Nordsjön torsdag kl 18 Besättn. 38 man oskadad till Cuxhaven beräknas anlända hit måndag morgon fartyget totalförlust= Stridbeck

---

SKNEIII 258

Brev UD till Dir.Hoogland i Grängesbergsbolaget 3.5

Herr direktör! Med bekrfäftmade av dagens telsamtal beder jag få meddela att Narvik - enligt just mottagen rapport från gen.konsulatet i Hamburg-bombarderades av ett engelskt flygplan utanför Terschelling. Fartyget har icke sjunkit omedelbart utan besättn. hade haft rätt god tid på sig att sätta livbåtarna i sjön etc. Generalkonsuln har för avsikt att hemsända besättningen via Köpenhamn imorgon tisdag på morgonen. Han beräknade att övernattning i Köpenhamn bleve erforderlig och att besättn. följaktligen icke kunde anlända till Hälsingborg förrän onsdag morgon, J.Setterwall

KK (H) vol 32

NARVIK 29.4.43

Crew list

Befh Anders Perswalld, Frejgatan 38, Sthlm, 10.6.83 (Sedan 1923)
Ie styrman Hilbert Österberg, Katarina Bangata 55,Sthlm, 14.10.96
2e styrman Bror Charles William Persson,Tullgatan ,Skillinge, 28.7.00
3e styrman Sture Andersson, Norrstrandsgatan 32, Karlstad, 4.10.17
Telegrafist Johan Magnus Johansson, Vänersborg,3.8.05
Chief Karl Erik Sjöberg, Falugatan 16,Sthlm, 20.5.90
Ie maskinist Ture Thomasson, Celsiusgatan 16,Sthlm, 24.4.04
2e maskinist Nils Albin Lindahl, Kolonigatan 1,Höganäs, 15.9.85
3e maskinist Gustaf Birger Lager, Blekingegatan 38,Sthlm, 8.10.98
Timmerman Gunnar Sigurd Persson, Munka-Ljungby, 21.3.11
Båtsman Ernst Henrik Behrendt, Kocksgatan 32,Sthlm, 19.7.94
Matros Knut Valdemar Kronberg, Mariaplan 1, Göteborg, 29.3.07
Matros Helmer Emanuel Johansson, Frixarve,Rone,Autsarve, 22.5.18
Matros Sven August Gustafsson, Östra Ed, 14.6.00
Lättmatros Lars Rune Johansson, Halmstad, 25.3.18
Lättmatros Sven Einar Björkman, Kvarnbergsgatan 7,Göteborg, 2.10.04
Lättmatros Johan Svante Berglund, Klackeberga, 10.6.12
Jungman Karl Wilhelm Sundin, Risinge, 29.4.20
Jungman Arne Alexius Norén, Folkungagatan 104,Sthlm, 27.6.18
Jungman Karl Rudolf Asplund, Kärrbäck, 23.7.23
Donkeyman Axel Hjalmar Johansson, Pipersgatan 31, Sthlm, 3.12.77
Smörjare Karl Gunnar Johansson, Sollentuna, 21.11.98
Smörjare Ernst Natanael Johansson, Sommargyllen, Lennersta,Klinten,11.1.97
Smörjare Johan Emil Åsbrinck, Skolgatan 10,Hudiksvall, 16.8.00
Eldare Karl Hjalmar Lindberg, fack 37,Hällabrottet, 18.11.16
Eldare Gustaf Reinhold Aspling, Aspödja,Askersund, 18.9.09
Eldare Sven Olof Larsson, Västmannagatan 30,Sthlm, 5.12 17
Eldare Erik Axel Petterson, Jukkasjärvi, 5.5.88
Eldare Sven Heribert Morin, Sthlm, 19.11.00
Eldare John Elis Sandquist, Solna, 21.5.02
Lämpare Karl Emil Thyberg, Västra Emtervik,Värmland, 21.5.01
Lämpare Roy Georg Yngve Andersson, Kristinehamn, 16.10.15
Stuert Johan Erik Gyllin, Spångatan 56E,Malmö, 1.4.09
Ie kock Gunnar Valdemar Pihl, Torslunda, 8.1.12
2e kock, Arnulf Elif Harald Tydén, Mönsterås, 12.5.13
Salongsuppassare Tycho Konrad Nyman,N.Smedjegatan 12, Sthlm, 23.3.13
Mässuppassare Anders Olof E.Andersson,Nyhem,Bredäng,18.2.23
Skansuppassare Karl Sivert Åström,Fredriksskans, Gävle, 3.3.24

Många adresser avser närmaste anhörig.

NARVIK 29.4.43

SKNEVII 374 Lasten

5040,1 ton Brechkoks 2, varav ca 260 ton på fördäck och ca 70 ton på akterdäck. Till Carl Folke & Co AB,Stockholm
Ass, i Veritas av Folke AB för 196.900:- kr
Bruttofrakten ass. av rederiet i Hansa för 90.000:-

SKN ersatt Carl Folke AB 15.5.43 kr 196.851:72
SKN ersatt rederiet för frakten 10.6.43 kr 70331:51
SKN: totalt 267.183:23för last && frakt.

SKNEIII 258 Assurans

SKN till rederiet för totalförlust 11.6.43 kr 1.875.000:- samt en revers på 200.000:- löst 18.6.43
SKN till rederiet för effekter 5.7.43 22350:90

Livbåtar

Motorlivbåten lämnades i marvatten (wurde zerschlagen und verlassen) sedan förpostbåt 811 tagit upp besättningen. De andra 2 livbåtarna togs upp av Nr 811 och infördes till Cuxhaven där de sedermera såldes för RM 1000:- genom skeppsmaklerPeter Heins förmedling. Av detta beloppfick Max Doflein 208 kr i arvoda och SKN den 26.7.44 kr 1680:10 i proveny.
En flotte märkt Narvik-Sverige drev iland på Peter Meyers Sand,Söder om Sönderho på.Fanö, ävensom lastluckor och en livboj. Flotten gick inte att sälja och saken förföll i mars 44 då SKN avsade sig alla anspråk.

Effekter

Befh förlorat för 2235:- (vinterkappa av uniformskläde 350, blå trenchcoat med kamelhårsfoder 170, grå vårrock av ylle 180, oljerock med sydväst 65, uniform i mörkblå chevioat 300, gråbrun yllekostym 250 läderjacka 50 etc) samt instrument för 790:-inkl sextant 265 och revolver (Browning) med 100 patroner 140)
SKN vägrat ersätta revolvern. SKN bet. 1800:- plus 790:-
Ie styrman förlorat för 1928 inkl fårskinnspäls 90,Borsalinohatt 49,Persian mössa 60, rökpipa 12 och instrument för 895:- (sextant 400,radio 275, revolver 80, armbandsur 90, böcker 50. SKN ej ersatt raxxdio radio och klocka. Red. ersatt 1012:50 och 530:-

Chiefen som förlorat för 1852:- fick 1012:50
Manskapets listor på tryckta formulär genomsnittligt lehat på 700-800 per man i förlust. Stuert fått ut 837:50. , däcksmanskap 450, övriga 337:50
Timmerman förlorat för 1160:- samt verktyg för 460:- Fick ut 450:- plus 460

SKN memorial 20.7.43 Ej för publicering

Nr 78 H/1817

Under gång i tysk konvoj träffat av torped och sjönk. Ex officio Lindhé

NARVIK 29.4.43

Sänkt i Beaufighterattack

Narvik sänktes av Beaufighters ur RAF Squadron 236 & 254. De torpedbärande bombplanen eskorterades av Spitfires of the Fighter Command och Mustanger od the Army Co-operation Command vilka angrep eskortfartygen och försökte slå ut deras spärreld, Vorpostenboot 807 (Ex Auguste Kampff) på 385 ton träffades av 2 torpeder och upplöstes i atomer med sin 60 mans besättning. 5000-tonnaren ss Aludra av Hamburg B. 21 sprängdea midskepps av en torped och sjönk med stor förlust i människliv. Flera eskortfartyg fick svåra skador och förlorade ett 30-tal man i döda och skadade. Konvojen bestod av 8 lastfartyg (Tyska, svenska, danska, belgiska, holländska) då dem attackerades NNW Vlieland fyr på de Frisiska öarna kl 18 den 29.4. Narvik och Aldura gick båda som andra fartyg förifrån i STB resp BB kolonner. Ett 20-tal jaktplan angrep eskortfartygen som sköt en fruktansvärd spärreld, och följdes av en våg ~~Beafightersxsomxfälldexbomber~~ 15 st Beaufighters som koncentrerade sig på lastfartygen och fällde bomber. Dessa i sin tur följdes av en våg 15 st torpedbärande Beaufighters som fick in fullträffar på Narvik, Aludra och Vorpostenboot 807. Flera bombplan föll brinnande i havet och sedan tyskt jaktflyg anlänt utkämpades förbittrade luftstrider medan räddningsarbetet pågick vid sänkningplatserna. Alle man på däck på Narvik utom befälet på bryggan sökte skydd under däck eller bakom luckkarmar och brädgångar då anfallet började.. På bryggan erbjöd betonghuset runt styrhytten enda skyddet. Genom hård BB-gir klarade Narvik flera torpedbanor innan hon träffades. Kapten Perswalld såg torpederna falla och stryka förbi tätt föröver, samtidigt som Aludra träffades och sjönk omedelbart i en hög eldsflamma. Den torped som sänkte Narvik exploderade tvärs lucka 4 BB, propeller, roder och axel rök omedelbart och en geysir av koks förmörkade explosionsmolnet. Det var en fruktansvärd smäll. Maskinen stoppade av sig själv och vatten forsade akterifrån in i maskinrummet. Att inte fartyget sjönk inom en minut berodde på flytkraften i kokslasten . 8 man i poopmässen undgick att såras som genom ett under. Befh, Ie styrman, rorsman och Begeitungsofficeren lämnade fartyget sist av alla i lillbåten som var genomskjuten och måste tätas medträkilar. Förpostbåt nr 811 tog upp samtliga 38 svenskar och de 5 tyskarna medan Narvik sakta sjönk allt djupare med ånga rykande ur skorstenen och svenska flaggan vajande akteröver. Hon hade svår slagsida. Kapten Perswalld kommenderade besättningen i givakt mannande reling på förpostbåten ,sålunda hälsande sitt fartyg med honnör då det kl 18.50 gick ner med aktern före. Då förskeppet reste sig ur vattnet rasade fördäckslasten i ~~akterxöverxoch~~ akteröver och förluckorma sprängdes. Nr 811 hade tagit upp överlevande även från Aludra och däcket var fullpackat av skeppsbrutna. ~~25xx30xmxvatten xdjupt~~ Djupet där Narvik sjönk uppgår till 25-30 meter. Hela flygraiden var över på 5 minuter.

NARVIK 29.4.43

7 dödats och 30 sårats av kulsprutееld och automatkanonbeskjutning på ett av eskortfartygen. Utblottade och medtagna landsattes de 38 svenskarna varav 7 befäl i xCuxxCuxhaven . Förläggningar och mat i Cuxhaven dåliga och redan ombord i förpostbåten blev svenskarna bestulna på gummistövlar,kläder som hängts på tork, tobak, cigarettpapper o.a. Dexkomxtillxhälsingborg 5x5 Manskapet inlogerades i en kasern, befälet på hotell Dölle. Så fort alla formaliteter ordnats av Hamburgkonsulatet fördes besättningen på fm 3.5 i en buss till Hamburg och därifrån vidare 4.5 med tåg över Köpenhamn och Helsingör till Hälsingborg där avmönstring skedde 5.5. - Svårt att få ny hyra för de avmönstrade. De flesta utan arbete ännu i juli 43.

HISTORIK

Lastångare på 4281 brton byggd 1914 vid Thompssons Shipyard i Sunderland av stål. L 117,2 B 16,3 m Tillhörig Grängesbergsbolaget (Waldenström) i Stockholm. Systerfartyg till Boden. Gick aug 21-maj 22 under tysk flagg. I malmfart innanför spärren sedan april 40. - Se 12.9.41 och 1.10.42

PHOTO SHOWS:- THREE BEAUFIGHTERS (LEFT) SKIM JUST OVER THE WATER TOWARDS THE VESSEL AT THE EXTREME RIGHT, WHILST ANOTHER TURNS OVER A MINESWEEPER (SECOND FROM LEFT) WHICH HAS JUST BEEN RAKED BY CANNON-FIRE. THE MINESWEEPER ON THE EXTREME LEFT IS FIRING AT THE ATTACKERS.

FL/AB C. 3527 (XC) 11543.GP. NY.AMT.

NARVIK 29.4.43



British official Photo No C 3529 (xXXQXXC Air Ministry photo
Issued 11 5 43

RAF Beaufighters attack a convoy.

BRITISH OFFICIAL PHOTO. NO. C 3529 (XC)
AIR MINISTRY PHOTO - CROWN COPYRIGHT RESERVED.
(PICTURE ISSUED MAY, 1943)

R.A.F. COASTAL COMMAND BEAUFIGHTERS ATTACK CONVOY.

SOON AFTER 6 O'CLOCK ON THE EVENING OF 29.4.43 R.A.F. COASTAL COMMAND TORPEDO-CARRYING BEAUFIGHTERS ESCORTED BY SPITFIRES OF FIGHTER COMMAND AND MUSTANGS OF ARMY CO-OPERATION COMMAND, LAUNCHED AN ATTACK ON AN ENEMY CONVOY WHICH HAD BEEN SPOTTED OFF THE DUTCH COAST. WHEN THE ATTACK WAS CONCLUDED TWO MERCHANT VESSELS HAD BEEN TORPEDOEDAND A NUMBER OF ESCORT SHIPS SERIOUSLY DAMAGED. THE BEAUFIGHTERS RETURNED TO BASE WITH A REMARKABLE PICTURE-RECORD OF THE ENGAGEMENT.

PHOTO SHOWS:- SEVEN BEAUFIGHTERS ARE SEEN IN THIS PHOTOGRAPH, RECORDED WHEN THE ATTACK WAS AT ITS HEIGHT.

FL/AB C 3529 (XC) 11543.GP. NY.AMT.

NANKING 29.4.43

TORPEDERAD I MÖRKER OCH SKYFALL- GICK I CIRKEL MED VRÅLANDE SIREN TILLS HON SJÖNK. LIVBÅT NÄRA BLI ÖVERSEGLAD.

Rapport

Avgick sön 18.4.43 från Cape Town (Table Bay) destinerad till Liverpool via Freetown för anslutning till konvoj där. (Anlänt 17.4 till Cape Town från Bombay & Mormugao, Indien efter att ha lämnat sistnämnda lasningsplats den 28.3) Rumslast av omkring 8000 ton malm och styckegods. Djupg. F25′4″- A. 25′8″. 31 ombv.

Torpederat kl 21.35 GMT torsdag 29.4 i Sydatlanten, lat N 05° 11′- W 12° 15′ SW vind, någon sjö, mörkt, mulet och regndisigt. 2e styrmans vakt. Utkik - på övre bryggan. Sjönk kl. 22.20. Alla skeppspapper förlorade.

Sjöförklaring på konsulatet i Santa Cruz de Tenerife 14.5.43

Declaration concerning the loss of ms Nanking

Sunday 18th April 1943 at 8.15 GMT the ship, in good order and condition, loaded with about 8300 tons of cargo and a crew of 31 men including the captain (4 men were left behind in Cape Town) left Cape Town for Freetown in order to join a convoy. - Up til thursday 29 April the voyage proceeded without events. - At 21.35 GMT 29.4 the ship was struck by a torpedo on the port side just below the bridge. Approximate position 5° N - 11° W. - As soon as it had been proved that the ship was in a sinking condition everybody went to the boats. The vessel was equipped with 4 lifeboats -one of them with a motor. Of the 2 boats on the port side one was damaged beyond use andthe other one lost due to the explosion. The motorboat was manned by the captain, 2d officer, 2d engineer and 3 of the crew and left the ship immediately. The last boat was manned by the chief officer, the chief engineer and 17 men, and they left the ship about 20 minutes later. At the same time the 3d officer, Ist engineer, steward, cook and waiter Hutchinsson went aft and got the STB raft in the water, on which they remained until picked up by the chief officers boat at about 22.45. -At 22.20 the ship was seen going down with stem first. A short time before the ship went down the outline of the U-boat was seen circling roundthe sinking vessel using it's search lights. The chief officers boat with 25 survivors remained on the spot where the action had taken place until next morning in order to look for the motorboat. No results were obtained concerning the motorboat and aboy 7 o'clock in the morning sails were set and course was made for the nearest land. Wheatherconditions throughout fine. Rationing was carried out in the boat and nothing of importance took place in the boat before the Ist of May at baout 7.30 p.m. GMT when a ship was sighted. Redlights

NANKING 29.4.43

were burnt and the steamer immediately altered course and made for the boast. At 8.30 a.m. the boat came alongside the Spanish ss Maria Victoria of Bilbao. All the survivors in the boat were taken aboard that steamer which prodeeded on it's way bpund for Spain. On May 11th all 25 survivors were landed at Santa Cruz de Tenerife.

Signed O.Graaf (Chief officer)

Ragnar Carlson K.Bang P.Kruuse
Chief eng. Is eng. 3d officer

Tenerife 14th May 1943
F.S Bellamy
Consul General

(Inkom KK via UD 9.6.43)

Sjöförhör på vicekonsulatet i Liverpool 5.7.43 kl 09.30

Vicekonsul Edward A.Behrend. HEMLIG

Nanking, motor-driven twin-screw, speed ca 12 knots.
Lastat i Bombay och Mormugao c:a 8000 ton malm pch styckegods,allt under däck Destinerat till Liverpool. Djupg. F. 25'4" - A. 25'8''31 crew (Full complemen) 3 presenningar på varje lucka.
Befh Berggren: Avgick Marmagoa,Indien 28.3.43 och anlände till Cape Town 17.4 där befh erhöll kursinstruktioner från Naval Control för den fortsatte resan till Freetown där Nanking skulle anluta till Konvoj för UK. Tors 29.4 kl 20.50 , 270 miles från Freetown, utan förvarning torpederats. Fartyget gick helt mörklagt utan navigeringsljus, det var mycket mörkt, ingen måne. Position ca N 05 11'- W 12 15'. Gick utan eskort. Befh satt på BB sida av undre bryggan och 2e styrman hade vakt på övre bryggan. - Explosionen träffade BB under bryggorna och var så våldsam att männen på bryggan slogs omkull och tillfälligt förlorade medvetandet. Temporarily lost consciousness).Befh var medvetslös i flera minuter "and is still suffering frpm the effects of the blow." Då han till sist blev förmögen att förflytta sig till båtdäcket höll chiefen och timmerman där på att fira STB aktre båt. Befh tog förliga taljan ,timmerman den aktra och de firade båten till i jämnhöjd med båtdäcket,varefter de som var i närheten beordrades i båten. Chiefen sprang över till BB sida. När båten firats i vattnet ropade befh till timmerman att hoppa ut och fira sig ner i båten på ett rep ,men han gjorde inte detutan gick över till BB-sidan liksom chiefen. Det skapade en hel del förvirring att fartygets sirener helaa tiden blåste för fullt,omöjliga att stänga av.("Being out of control.") Allt ljus ombord ,utom nödbelysningen, hade slocknat vid explosionen ,och nödbelysningen var till hjälp vid sjösättandet av båtarna eftersom mörkret

NANKING 29.4.43 HEMLIG

annars skulle ha varit ogenomträngligt. Dessutom föll ett tropiskt skyfall som dränkte allti vatten och ytterligare utplånade all sikt. I STB aktre båt var endast befh och 5 man. När båten nått vattnet märkte de att fartyget forfxarande gjorde hög fart.Huvuxdmotorerna hade inte stoppats trots att försök gjorts att stoppa dem från båtdäck. Taljor och fånglina måste hastigt kapas för att få båten klar från fartygssidan. Efter omkring 10 minuter märkte befh att Nanking gick i en cirkel och nu närmade sig livbåten varav han drog den slutsatsen att en avhuvudmotorerna stoppat i samband med försöket att stoppa båda från båtdäck,medan den andra huvudmotorn forffarande arbetade full fart fram. Livbåtsmotorn ville inte fungera,magneten var våt,och livbåten var mycket nära att bli överseglad av Nanking.Det var endast med den största svårighet de 6 ombordvarande lyckades komma klara det övergivna fartyget . Livbåten släpade tidvis längs fartygssidan och det var mycket svårt i dyningen att manövrera båten med årorna. Omkring kl 21.10 eller ca 20 minuter efter explosionen, såg befh fartyget gå ner med stäven före (Head first) och sirenen vrålande tills vattnet slöt sig över den. En andra exphosionoobh 2 två signaler (blasts) i sirenen hördes då hon försvann i djupet. Befh beslöt att vänta på undergångsplatsen i hopp om att finna de andra livbåtarna men under nattens lopp drev hans båt i SO riktning, och i gryningen den 30.4 syntes ej ett spår av de andra båtarna. De 6 männen satte då segel och kurs mot land. Söndag 2.5 på kvällen nådde de kusten vid Grand Bassa i Liberia där de lokala myndigheterna tog hand om dem och senare ordnade transport till Freetown. Därifrån sändes de med ett fartyg till Liverpool. Meddelande ingick att den övriga besättningen,som alla varit i STB förliga båt, blivit upptagna av en spansk ångare och landsatta på Teneriffa.

Befh på xxxxxxxxxxxxxxx särskilda frågor svarat: Så vitt han kunnat se xxxx innan han lämnade Nanking hade torpeden krossat bryggorna och rivit upp skotten närmastbryggan. Allla skeppspapper fanns i hans hytt och det hade varit omöjligt att få tag i dem. (get hold of these8. Fartyget varit i förstklassigt skick rakt igenom. Lloyds gjort en special survey ombord i NY i juni 42. Board of Trade hade i Cardiff i nov 42 inspekterat livbåtar, flottar och annan livräddningsutrsutning. Fribordscertifikatet förnyats i Bombay. Livbåtsövningar hållits ofta. Befh och några andra fått vissa x skador vid explosionen, dock inte av allvarlig natur. Bfh uttryckt en önskan att få infört i protokollet sin uppskattning av alla ombordvarandes exemplariska uppförande trots de svåra förhållandena vid fartygets övergivande.

2e styrman Odd Graaf: Lätt dyning och dålig sikt på grund av ett häftigt skyfall (a heavy downpour of rain) 29.4. kl 20.50.Våldsam explosion rätt under bryggan. Slogs medvetslös. Då han delvis vaknat till liv och kunde

NANKING 29.4.43

resa sig upp funnit att han skadat ena benet och ena handen på krossat glas och brygglejdaren sprängts bort. Lyckats klättra ner till båtdäck och såg där i ljuset av nödbelsyningen befh tillsammans med vilken han och 4 andra gick i Befh båt.Det var mycket mörkt och regnet vräkte ner. När båten kom i vattnet märkte de att Nankings maskiner fortfarande gick full fart fram (12 knop) och måste hugga av fånglinan med en yxa varvid båten slungades ut från sidan. Nanking gjorde två utdragna cirklar innan hon sjönk med stäven före och under den första cirkeln undgick båten med nöd och näppe att bli nerseglad av fartyget. - Livbåten var välutrustad och efter 3 dygns segling nåddes Liberias kust. I grand Basssa mött Ie styrman och chiefen från ett engelskt fartyg som torpederats vid samma tid och i samma farvatten o ch vars befh tillfångatagits av ubåten.Flera andra fartyg sänkta i detta område vid samma tid. Nankings chief (som han trodde nu var i USA) berättat för 2e styrman att han stod vid lucka 4 och såg torpedbanan skjuta fram mot Nanking ögonblicket innan torpeden träffade.

2e maskinisten Johannesson: Hade vid explosionen just gått in i sin hytt. Vakthavande i maskin var 4e maskinisten Donovan. Genast rusat upp på däck och till sin båtstation , STB aktre båt. Befh och timmerman höll på att fira den - Befh och 5 man i båten då linorna kapades. Chiefen sagt till Johannesson att han försökt stoppa maskinerna från däck men antagligen endast lyckats stoppa en av dem. Nankings maskiner var i förstklassigt skick. Nödstoppsanordningen från båtdäck till maskinerna måste ha skadats av explosionen eftersom ,trots upprepade försök, bara den ena huvudmotorn kunna stoppas.Såg Nanking sjunka med stäven före ochen dov explosion. Motorn i livbåtenkunde inte fås att gå igång, beroende på att skyfallet dränkt allting i vatten, inklusive motorns magnet.

3e styrman Kruuse: Låg och sov påklädd i sin hytt och kastats ur kojen vid explosionen. Beckmörkt överallt. Spungit till bryggan och funnit lejdaren bortsprängd. Svag nödbelysning endast på båtdäck. Mycket mörkt och hällande regn.Gått till BB båt nr 1 men den fanns inte där varför han dragit den slutsatsen att BB båtar sprängts bort. Den återstående båten på STB sida var fullsatt.Tillsammans med 3 andra sprungit till flottarna på akterdäck, kapat surrningarna och låtit dem rutscha överbord varpå de alla 4 hoppat efter. Stuert skyndat tillbaka till sin hytt och hoppat överbord en kort stund senare. De togs upp av STB båt från flotten I STB båt befann sig 19 man inklusive stuert då de gick över i den från flotten. Båten togs upp kl 06 den 1.5 av spanska ss Maria Victoria och landsattes i Teneriffa där svenske konsuln tog hand om dem tills de efter 2 veckor kunde medfölja en båt till Cadiz för vidare brfordran till

NANKING 29.4.43

Gibraltar varifrån de medföljde ett engelskt fartyg till Liverpool.Kruuse sade att 4e maskinist Donovan strax efter explosionen hade måst klättra upp ur maskin utan att ha hunnit stoppa maskinerna eftersom vattnet kom forsande in i maskin från förliga skottet och ljuset slocknat. Chiefen sökt stoppa huvudmotorerna från båtdäck men anordningen fungerade inte. En av de båda motorerna måste dock ha stoppats eftersom fartyget gick i cirklar. Kruuse såg Nanking sjunka.

Matros Reullion: Stod till rors vid explosionensom krossade bryggans BB-sida och sprängde bort BB lejdare till däck. Lyckats klättra på resterna av lejdaren ner på däck och skyndat till STB förliga båt där han avvaktade order från Ie styrman och tillsades gå i livbåten. C:a 20 man i båten. Såg från livbåten att Nankings nödbelysning försvann och förstod att hon gått ner. Skadat ena benet vid explosionen men inte allvarligt. Styrde rak kurs då explosionen inträffade. Alla i båten räddats av en ångare från Bilbao kl 06 den 1 maj.

Sakkunniga vid sjöförhöret: Kapten Karl Jakob Lauritz Knudsen, ex befh på ss Amerika av Köbenhavn. f.27.7.77. i Nyborg, och Christian Nielsen,ex befh å samma fartyg, f 29.8.89 i Korsör, fastställde i sitt utlåtande att ubåten måste ha varit " of axis nationality": " It would appear that the vessels engines were running at full speed for a while after she was struck,which would make it most difficult to lower the lifeboats and to get safely away from the vessels side, Therefore,we can only conclude the boats must have been very ably handled,and we wish to express our great satisfaction at the happy result of saving all onboard under such extremely difficult circumstances. Both boats on the vessels port side had apparently been blown away by the explosion. The evidence shows that all onboard of the Nanking did their duty in a courageous and seamanly manner."

Nedskrivna anteckningar ur minnet från tiden för ms Nankings torpedering den 29.4.43

(Befh) Torsdag den 29 april 1943 blev ms Nanking torpederat av en ubåt i Sydatlanten kl 20.50, cirka 270 sjömil från Freetown. 2e styrman H.Ambrusson hade vakten på bryggan och befh befann sig på undre bryggan.Torpeden träffade midskepps om BB under bryggorna. Explosionen var så kraftig att de som befunno sig på bryggan sloges omkull och blev bedövade. Efter att ha repat sig begav sig alla till livbåtarna som delvis redan hade börjat firas av den övriga besättningen.Då befh kom upp på båtdäck höll STB aktra båt på att klargöras av övermaskinisten och timmerman. Befh tog förliga och timmerman aktre taljan och firade båten till i höjd med båtdäcket varpå de närvarande blevo ordrade i båten.Alla gjorde detta utom övermaskinisten

NANKING 29.4.43

vilken sprang över till BB-sidan. Då båten var i vattnet gjordes tecken till timmerman att hoppa ut på tarjan samtidigt med befh men även han gick över till BB-sidan. På grund av att båda fartygets sirener blåste för fullt förorsakade detta en allmän förvirring, då ävenledes fartyget var fullständigt utan ljus på grund av att detta slagits ifrån i maskin vid explosionen var det omöjligt attgöra sig hörd eller förstådd. Livbåten kastade loss från fartyget.Först då märktes i beckmörkret att fartyget hade hög fart genom vattnet. Föra att komma tillbaka till fartyget gjordes motorn startklar av 2e maskinisten men detta misslyckades. Efter c:a 10 minuter återkom fartyget i sjunkande tillstånd med fördäcket i vattnet och på väg att ramma oss fortfarande medhög fart. Vi upptäckte då att även STB förliga båt hade blivit sjösatt. Vi försökte sedermera att ro in mot vissa ljus som vi antog vara från de övriga båtarna,men det visade sig vara omöjligt att ro den tunga båten mot vind och dyning. Vi lade oss att invänta de övriga. Så småningom försvagades ljusen och jag observerade att vi drev bort från olycksplatsen i en sydostlig riktning.Det visade sig sedermera att magneten i motorn blivit våt varför denna inte ville starta. I dagningen kunde ingen upptäckas i närheten varför vi fortsatte in mot kusten. Söndag kväll den 2.5 anlände vi till Grand Bassa i Liberia där vi blevo omhändertagna och sedermera sändes till Freetown.Sedermera erhöll jag vetskap om attde övriga av besättningen gått i STB förliga livbåt och blivitupptagna av ett förbipassera de fartyg och landsatta i Teneriffa. Samtliga av besättningen räddades.

H.Ambrosson
2e styrman

Liverpool 4.7.43
Hugo Berggren
Befh

Brev UD till Rederiet 12.5.43

Herr direktören Dan Axel Broström
Svenska Ostasiatiska Kompaniet,Göteborg.

I anslutning till tel.samtal har jag äran härmed meddela,att UD från beskickningen i London mottagit ett telegram av innehåll att det Ostasiatiska Kompaniet tillhöriga ms Nanking torpederats den 29 nästlidne april. I telegrammet upplyses härjämte att befh och fem beästtn.män blivit landsatta i Liberia, men att de tre livbåtarna fortfarande saknades.I ett till mig ingånget telegram från gen.Konsulatet i London meddelas att besättn. lista avseende Nanking i dagarna expedieras till Departementet med flygpost.Såsom jag omnämnt per telefon uppehåller sig konsuln i Monrovia f.n i Europa. I betraktande här av har UD telegrafiskt anropat konsulni Lagos att söka komma i förbindelse med befh samt lämna honom och manskapet nödigt bistånd. Ävemsom på allt sätt söka införskaffa upplysningar angående de saknade livbåtarna. Härjämte har Departementet gjort framställning till

NANKING 29.4.43

vederbörande Brittiska myndigheter om att den Brittiska representatrionen i Monrovia måtte beordras att biträda de skeppsbrutna. Slutligen beder jag Eder mottaga uttrycken för min byrås och mitt ~~egen~~ varma deltagande med anledning av den svåra förlust som ånyo drabbat Edert företag.

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

Crew list (Kompl. SKN

Befh Lars Hugo Alrik Berggren, Öv. Djupedalsgatan 9,Gtbg, 18.1.98 Gtbg
I red. sedan 1926 (26.2.42 Avenmouth) (i Japan 4.5.41)
Ie styrman Odd Erling Graaf, 18.3.13 Gtbg (AGRA 20442) (1.7.42 NY)
2e styrman H.Ambrusson, Gtbg, 30.5.12 Gtbg (4.3.40 Göteborg)
3e styrman Poul Krause, 20.6.15 Köpenhamn (D.) (27.11.42 Cardiff)
Timmerman M.Cleland, 13.7.16 Usbridge (Canada) (15.3.43 Bombay)
Båtsman H.A.Johannsen, 5.7.07 Honningsvaag (N) (26.9.42 NY)
Matros José da Silva, 1.6.12 Lissabon (Portugis) (15.3.43 Bombay)
Matros F.Reullion,15.3.17 Seychelles (British) -"-
Matros O.Alexander ,7.8.22 Liverpool -"- -"-
Matros H.Cooper, 5.2.95 Corvnpoor -"- -"-
Lättmatros Manuel Bento ,i.9.09 Cape Verde (Portugis) -"-
Lättmatros Ortisio de Oliveira Bico, 11.11.17 Lisbon (P) -"-
Lättmatros Brennan, 10.10.22 Liverpool (E) -"-
Lättmatros Carr, 3.3.11 Susock (Yugoslav) -"-
Chief eng. Ragnar Carlson, 17.3.98 Norrköping (27.11.42 Cardiff)
Ie maskinist Karl Knud Bang,4.3.96 Holstebro (D) -"-
2e maskinist A.Nilsson, 20.10.08 Aryd (28.3.42 Liverpool)
2e maskinist Per Oscar Johannesson, 31.8.94V:a Vemmenhög (27.11.42 Cardiff)
I rederiet sedan 1930
3e maskinist D.Donovan, f. 04 i Burma (British) (15.3.43 Bombay)
Elektriker Karl R.Andersson, 24.5.00 Hultsfred (7.10.42 NY.)
Svarvare Iwar W.Malmqvist, 16.8.63 Uppsala (2.7.42 N.Y.)
2e motorman D.Brannan, 4.5.23 Glasgow (E) (15.3.43 Bombay)
2e motorman K.Knutsson, 20.9.92 Göteborg (15.3.43 Bombay)
2e motorman Juan Bico, 12.3.92 Lisbon (Portugis) -"-
2e motorman Fred Andersson, född i Göteborg (15.4.43 Capetown)
Motorelev Joaquin Dias, 5.11.16 Portugal (Portugis) (24.3.43 Mormagoa)
Chief steward Folke Carlsson, 15.9.97 Göteborg (30.9.42 NY)
Ie kock Oscar C. Nilsson, 26.12 05 Vä. (2.11.42 Cardiff)
2e kock W.J.Correas, 8.3.22 Barcelona (Spanish) (27.8.42 Cardiff)
Waiter George Mifsud, 8.9.20 Malta (British) (28.10.42 Cardiff)
Waiter R.Hutchinsson, 16.6.16 Auckland -"- (27.8.42 Cardiff)

13man mönstrat i Bombay,1 i Mormagoa,1 Capetow

3 man akterseglade i Cape Town 17.4. (se 110 10)

NANKING 29.4.43

Generalkonsulatet.London, 6.5.43 till UD

Nr 330/R 90 Ang. ms Nanking.

Härmed får jag vördsamt inberättat att, enligt från Ministry of War Transport till härvarande beskickning ingången u-rättelse, i Göteborg hemmahörande ms Nanking den 29 nästlidne april torpederats och sänkts i Atlanten. Fartyget befann sig på resa med last från Bombay till Liverpool och hade under färden anlöpt Table Bay,varifrån det avgått den 18 nästlidme april,sannolikt i konvoj. Rörande besättningens öde ha ännu inga upplysningar kunnat lämnas vare sig av Ministeriet eller Amiralitetet. Så snart något nytt föreligger skall generalkonsulatet telegrafiskt till departementet inberätta härom. Nanking har icke angjort brittisk hamn sedan nov. 1942. Genom rederiets härvarande agenter har generalkonsulateteemellertid erfarit att större delen av besättningen som befann sig ombord vid avgången från Cardiff 28.11.42 torde hava lämnat fartyget i Bombay.Vidare torde ytterligare av- och påmänstringar hava ägt rum i Cape Town .
Jag har därför telegrafiskt anmodat konsulatet i Capetown att hit intelegrafera namn och nationalitet på den vid avgången därifrån ombordvarande besättningen. Efter mottagnaddet kommer förteckningen att - sedan densamma kompletterats med vissa här tillgängliga upplysningar - omedelbart per telegram vidarebefordras till Departementet .

von Hartmansdorff

(Kopia från UD till KK och rederiet 12.5.43 för förtrolig kännedom)

Brev UD till rederiet 13.5.43

Herr direktör Dan Axel Broström, Ostasiat, Gtbg. R19 D/447

I anslutning till tidigare skriftväxling angående ms Nanking har jag äran härmed meddela att UD denna dag från Beskickningen i Madrid mottagit följande telegram:

"Konsulatet Tenerife telegraferat 25 befael besaettningsmaen naera Freetown foerlista Nanking ilandsatta Tenerifemkvaellen 11.5 stop Raeddningsbaat med kaptenen plus fem man tillsvidare foersvunnen stop vi foerbereda hemfoerpassning."

Mad anledning härav hava vi utfärdat här nedan återgivna presskommuniké;

" Enligt telegram till UD från beskickningen i Madrid Ha sammanlagt 25 från förolyckade ms Nanking införts till Santa Cruz de Tenerife på Kanarieöarna.Såsom tidigare meddelats befinna sig 6 man i Monrovia i Liberia.Hela besättningen, 31 man, har sålunda räddats."

För det intresse saken må kunna erbjuda får jag tillika citera ett av mig till beskickningen avlåtet telegram rörande besättningens omhändertagande:

" Enast svenskar danskar finnar berättigade hemförpassning med underhåll Statsverkets bekostnad jämlikt paragraf 41 Sjömanslagen stop

NANKING 29.4.43

Övriga böra överlämnas respektive konsuler efter avbetalning stop Därest konsul saknas och ny hyra icke kan erhållas må utlänningar om så befinnes nödvändigt eller synnerligen önskvärt humanitära skäl överföras statens bekostnad till hamn Spanien eller portugal där emellertid allt vidare underhåll ovillkorligen upphör stop Tjänsteavtalet upphört gälla genom förlisningen och rederiet följaktligen ingen förpliktelse hemförskaffning utlänningar stop Edert 49 underrätta besättningen Tenerife att befh fem man införda Monrovia."

Slutligen får jag meddela att jag ansett mig böra telegrafiskt anmoda beskickningen i London att till Brittiska regeringen framföra att de til Monrovia införda besättningsmedlemmarna ännu icke på något sätt avhörts, och att man därför från svensk sida skulle mycket uppskatta om upplysningar rörande ifrågavarande personer kunde skyndsamt erhållas genom försorg av den brittiska myndighet som med anledning av beskickningens tidigare verkställda, av UD anbefallda demarche beordrats lämna sjömännen nödigt bistånd.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall

(Kopia 14.4 43 till KK för förtrolig kännedom)

KK memorial 1.11.43 Ej för publicering

(Lasten anges som malm och styckegods, ingen angiven kvantitet)
"Fartyget navigerade ensamt och skulle ngr dagar senare hava anslutit sig till en utanför Sierra Leonas mynning bildad konvoj".
"Synes hava blivit torpederat utan föregående varning av en främmande ubåt och 20 minuter senare gick fartyget till botten."

Ex officio Bo Bergström

UDHP80c 3518 Ch.telegram London till UD 8.5.43 kl 15.18

616 Admiralty informs Nanking torpedoed 29 april stop. Six men including captain landed in Monrovia three lifeboats still missing.

SKN EIII 261 Livbåtarnas öde

På förfrågan från SKN skrev Ostasiat.Gtbg 6.10.43 ,till SkN att rederiet fått följande svar från Nankings befh, daterat 5.10:

" Beträffande den livbåt med vilken jag och fem man landade i Grand Bassa, Liberia, kvarlämnades den utan att någon ersättning kunde erhållas för densamma eller ens begäras alldenstund den blivit så illa åtgången vid angörande av land i de svåra bränningarna. Beträffande den andra livbåten, vilken ombordtogs av spanska ss Maria Victoria, får jag meddela att jag vid ett samtal med Ie styrman Graaf efter min

NANKING 29.4.43

hemkomst till Göteborg/ den 12 augusti erhöll upplysning om att befh å Maria Victoria förbehållit sig rätten att behålla båten,i annat fall hade den ej ombordtagits utan lämnats åt sitt öde."
Ministry of War Transport, War Risks Insurance Office, 147/8 Leadenhall Street ,EC3, skrev London 13.11.43 till SKN att "the master of Nanking made a present of his ship's motorboat to the manager of the dutch company (Mr Jan Goudswaard, Agent of messrs Oostafrikanische Compagnie) at Grand Bassa, Liberia, in satisfaction of the cost of subsistence,clothing & transportation of himself and 5 comapnions at that place."

Assurans

SKN ersatt rederiet 27.5.43 för totalförlust 3.600.000:- kr samt en revers på 780.000:- ,löst 10.8.43

Effekter

SKN 14.9.43 till rederiet för effekter 21479:50
SKN 30.9.43 -"- för instrument 7798:-
SKN 2.8.45 till red. 279:68 för 2e motorman Kerrs effekter.
3 man akterseglade i Capetown 17.4. : Rederiet skrev till SKN 22.1.45 att en motorman James Kerr och 2 andra besättningsmän blev akterseglade vid Nankings avgång från Cape Town 17.4.43 och att Kerr hade en sjömanssäck med kläder tillett värde av 15 pund ombord vilka gick förlorade vid torpederingen. Kerr hade under landpermission överfallits och misshandlats av ett antal infödingar och lagts in på Kloof Shur hospital ,"suffering from injuries,as a result of which I missed my ship."
Befh förlorat omfattande garderob för 2807:50 samt instrument för 1341:- Ie styrman förlorat för 1963:- samt rafio och litteratur 568:-
2e styrman förlorat för 3753:- 52 uniformer, 6 vita uniformer,uniformskappa tropikkostym, 2 tropikhjälmar, 30 skjortor etc
3e styrman för 1192:- samt observationsur och böcker för 175:-
Etc

T fredh Utanför Spärren (1981)

Två röster om Nanking

Tage Persson,Askrerön: Nanking gick med förnödenheter till amerikanska soldater i Irak: kläder, öl, whisky, mat lossades i Bashra.Vi såg aldrig till några USA-soldater. Nanking gick sedan på lätten till Bombay där större delen av besättningen gick iland. Maten var urusel.En stuert, begiven på spirituosa, provianterade dåligt och maten ruttnade i värmen. Inga grönsaker i kosten ombord på ett halvår. Jag mönstrade sedan i ms Canada för resa till Durban- Cape town- UK.

Forts

Fredh & eget

NANKING 29.4.43

Ie styrman Odd Graaf ,Göteborg: (Ex Agra 20.4.42)

Nanking gick med krigsmateriel från USA till hamnar i Persiska Viken,och sedan till Bombay för att lasta malm till USA. En del av besättningen rymde i Capetown. På resa till Freetown för att ansluta till konvoj blev Nanking torpederad på kvällen den 29.4.43 i häftigt monsunregn. Hon gick mörklagd utan navigeringsljus och träffades midskepps. En livbåt med befh och 4 man kom för segel iland efter 14 timmar och myndigheterna utgick ifrån att de övriga omkommit. Efter 3 dygn blev resten av folket upptäckta av spanska ss Maria Victoria och landsatta i Tenerifa.Därifrån båt till Cadiz och sedan tåg genom Europa till Sverige.Flera bombanfalll . Vid två tillfällen fick alla lämna tåget och söka skyddmedan anfallen pågick.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-123, Horst von Schroeter

Nanking sänktes 29.4.43 av U-123, Kapitänleutnant Horst von Schroeter, född 10.6.19 i Bieberstein, Sachsen. Ritterkreuz 1.6.44. Sänkningsposition N. 05 10′- W. 11 10′. U-123 överlevde kriget och ingick sedan i franska marinen som Blaison. -

Nankings last

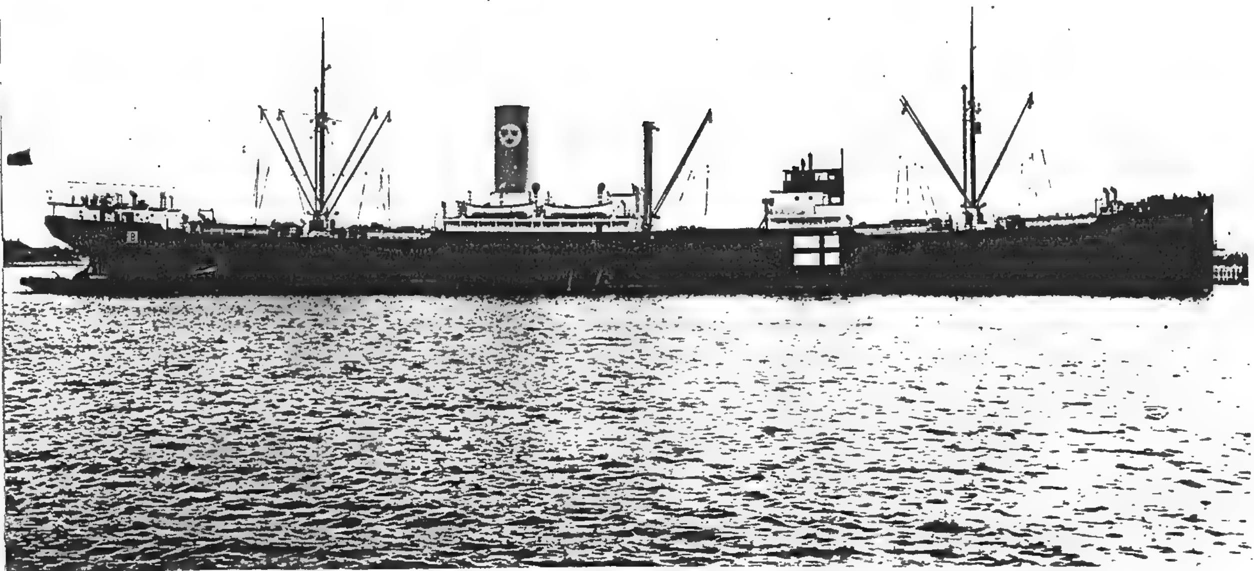
Inga närmare uppgifter stått att få än Lloyds: 8500 ton Kyanitemalm, nut oil och bomull. Nanking var det näst sista av de 8 fartyg i Ostasiats flotta som kom utanför spärren 9.4.40. ~~Enast Delhi överlevde kriget~~ Canton, Japan, Shantung, Agra, Peiping och Nanking krigsförliste liksom Ningpo. Formosa kom som lejdfartyg till Göteborg i okt 41 och Nagara löpte ut i stället. Delhi var det enda som överlevde hela kriget utanför spärren.

Historik

Motorfartyg på 5957 brton byggt 1924 vid Götaverken av stål .L.130 B 17,1 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet (Dan Axel Broström) i Göteborg Sjösatt 15.3, lev 16.6.24. Systerfartyg till Canton (sänkt 9.8.40) men 20 cm djupare och därmed det ,1924, dittills största i Göteborg (och i Sverige) byggda fartyget. Nankings leverans försenades något av att den ena av de 2 huvudmotorerna sommaren 1923 var placerad i entréhallen på jubileumsutställningen i Göteborg. 2 st 6-cyl 4-takts dubbelverkande B&W-motorer på 4000 ihkr. 12½ knop. Lev. utan skorsten men senare försedd med en traditionell skorsten. 5 luckor, varav nr 3 mellan brygg-och midskepps husen. 11 el. winschar, 11 bommar. El styrmaskin. el ankarspel. i brygg-huset salong ,hytter för styrmän, stuert, en passagerare,badrum mm På undre bryggan befh hytter. Masnkapsmässar o hytter akter. Radiohytt på båtdäck. 9380 dw. Götaverkens bygge nr 372. Inga större haverier,endast mindre kollisioner och grundkänningar. Vinter 1930 assisterade Nanking

NANKING 29.4.43

Göteborgsångaren Adriatic .in till Cadiz sedan hon efter kollision övergivits av sin besättning. 20.7.35 grundkänning i Algers inlopp och läck i flera bottentankar. Måste lossa några 100 ton last för prov. tätning innan hon fortsatte till Oran, Rotterdam och Göteborg. - 17.10.42 på resa NY- Cardiff med 8848 ton maskingods, järn och Styckegods fick Nanking stora ovanbordsskador i storm i Nordatlanten och förloarde en del däckslast av motorer i lådor. STB motorlivbåt krossades, alla hytter midskepps STB vattenfylldes sedan dörrarna slagits in. Kl 03.30 18.10spolades även STB förliga båt överbord,STB teaktrappa till undre bryggan krossades etc Nanking kom till Belfast 21.10, satte iland passagerarna och gick i kustkonvoj till Cardiff dit hon kom 22.10. Det var sista gångne hon anlöpte hamn i Storbxritannien. Gick efter reparation mellan USA och Bashrah med lastning för USA i Bombay. Nanking blev rederiets sista krigsförlust under andra världskriget.



MALMÖ 30.4.43

KÖPENHAMNSFÄRJAN FRÅN MALMÖ MINSPRÄNGD OCH SATT PÅ GRUND VID BARSEBÄCK.

Rapport

Avgick från Köpenhamn fre 30.4.43 kl 10.57 på ordinarie tur till Malmö. Med 14 st 28-tons godsvagnar, varav 12 med Wehrmachtsgut, 2 med fisk och några med smör, surrade till vagndäck med surrningskoppel och shacklar. Djupg F. 3,8 meter- A. 4,2 meter. Besättning: 31, varav 7 kvinnor. Passagerare: 30, varav 20 kvinnor. (20 i Ia klass, 10 i tredje klass) Minsprängd kl 11.12 den 30.4 på lat.N 55 45,2′- Long 0.12 44′. Växlande svag vind, klart. sydlig ström. Ie styrmans vakt. Utkik, matros Trulsson förut på vagndäck.Kallskänkan fått en mindre skada på vänster arm. Inredningen i akterskeppet ramponerad, div mindre bottenskador utombords.

Fartyget infördes till Malmö lör 1.5. Malmö 3.5.43

O.Ericsson Befh

Journal

Avgick på resa nr 442, tur Litt.P.,fredag 30.4 kl 10.37 från Köpenhamn. Försenad avgång.Fartyget medförde 30 passagerare, 14 lastade järnvägsvagnar ett stort antal postpaket och postsäckar, resgods och ilgods.Svag vind. Klar sikt. Sydlig ström. Passerat Tre Kronor kl 10.48,styrd kurs 56° NOtO. Passerat Middelgrundsfortet kl 10.58. Kursändring kl 11.10 till 93° på styrkompassen O ½ S. (Rv 92°) Kl 11.12, då fartyget befann sig exakt i den utprickade och minsvepta leden å lat N 55 45,2′- O. 12 44′inträffade en kraftig minexplosion akter om BB, troligen en magnetmina. Maskinen stoppades och order gavs att livbåtarna skulle klargöras och livbälten utdelas till alla ombord. Då rapport erhållits från övermaskinisten att maskinerna fungerade fortsattes resan med reducerad fart. Radiotelefonen satts ur funktion av explosionen. Kl 11.30 tillkallades med ångvisslan en av Bissmarcklinjens båtar som på avstånd följde med en bit på vägen. Då detta fartyg tydligen ansåg att Malmö kunde klara sig själv fortsatte det sedan sin avbrutna resa till Köpenhamn. Även rodret skadats så att styrning inte kunde ske. Försök gjordes att med taljor och domkrafter vrida rodret midskepps, vilket visade sig omöjligt. Med hjälp av maskinerna styrdes i önskad riktning.Under tiden steg vattnet oavlåtligt i akterskeppet och då allvarlig fara förelåg att fartyget skulle sjunka, beslöts att snarast möjligt sätta fartyget på grund. Kl 12.15 rändes Malmö på grund c:a 400 meter från Barsebäcks hamninlopp, och strax norr om grundet kulorna. Vattendhjupet var nu föröver 3½ meter, akter 6 meter. Samtliga 6 livbåtar sattes nu i sjön. Passagerarna ilandfördes dels i båt nr 2 under befäl av Ie styrman Bengtsson, dels i en fiskebåt förd av fiskaren R.Backe som även tog iland handbagage,resgods,färskvaror mm samt färjans kvinnliga

MALMÖ 30.4.43

personal, 7 personer, av vilka kallskänkan Karin Eriksson fått en mindre skada på vänstra armen. Med flottans fartyg, som anlände till grundstötningsplatsen, ilandsändes all post till Malmö f.v.b. Omkring kl 14 anlände bärgningsångarrn Dan och sedan bärgningskontrakt skrivits påbörjades tätning av läckorna, och länspumpning. - Kl 09.30 lör 1.5 togs Malmö av grundet och inbogserades till Östra färjeläget i Malmö där färjan förtöjdes kl 14.05 varefter vagnarna drogs iland.

Malmö 3.5 43
O.Ericsson Befh

Maskindagbok

30.4 06.30 slaggat ugnar och värmt maskinerna.
Avgått Malmö 07.39, FF 07.46, SB 09.27, stopp Köpenhamn 09.35
Från FF till SF 1.41, från hamn till hamn 1.54,slaggat ugnar 9.45
Avgått Köpenhamn 10.37. FF 10.44. Kl 11.12 hård smäll,vatten inträngt i tunneln, även läck i maskinrummet.Slagit till stormlänsningen som cirkulationsvatten. Variernade småmanövrer.
På grund kl 12.15. Dragit ur fyrarna ur pannorna 12.15 och tagit in vatten i samma. Lysmaskinen stopp 12.50. Vattnet i maskinrummet uppe i vevgroparna då maskinernas toppades 12.15. Stoppat väl i maskin. Tagit in vatten i D.P.under turen till Köpenhamn.

Crew list

Befh Carl Oscar Hjalmar Ericsson, Regementsgatan 82, Malmö, 2.12.87 (5.4.43)
1942 Ie styrman & reservbefh på Drottning Victoria.
I SJ sedan 1914.
Ie styrman Johan Adolf Bengtsson, Malmö, 2.12 85 (Sedan 1920 mest på Malmö.)
2e styrman S.Libell
Förgängare A.Olsson
Timmerman O.E,/lsson
Matros C.Mårtensson
Matros A.Schreiter
Matros O.Lind
Matros Carl Göransson, Malmö, 30.6.00 (Sedan 1928)
Matros Bror Otto Albin Trulsson, Malmö, 18.11.12 (13.10.38)
Städerska E.Johansson
Städerska G.Svärd
Övermaskinist John Fr.Andersson, Malmö, 21.12 81 (sedan 39)
2e maskinist Johan Roos, Malmö, 26.6.04
3e maskinist H.Lundkvist
Maskinskötare G.Manting

forts

MALMÖ 30.4.43

Crew list forts

Maskinvakt Axel Dahlströnm, Malmö, 22.2.89 (1935)
Maskinvakt Axel Bergquist, Malmö, 8.8.98 (Sedan -29)
Eldare G.Larsson
Eldare Aö Sandberg
Eldare K.Johansson
E ldare J. Björklund
Eldare M.Matthing
Eldare H.Rönnberg
Kassörska E.Alfons
Hushållerska S.Olsson
Kokerska M.Persson
Kallskänka Karin Eriksson
Servitör W.Regander (willy)
Officersuppassare E.Hed
Diskerska A.Grönbegg

Samt 30 passagerare, varav 20 kvinnor.

Sjöförklaring i Malmö 1).5.43 kl 15

Inga assuradörer finnas
Sakkunniga: Hamnkapten G.Winberg & rektor E.Kindberg
För SJ distriktssekreterare ThorsteenRekke.
Ingen skyldighet för Malmö att föra skepps- & maskindagbok,men de hade likväl förts.

Befh Ericsson: Explosionen inträffat på Danskt vatten. Den 29.4 hade färjetrafiken varit inställd p.g av flygfällda minor i Öresund. På morgonen 30.4 hade befh fått besked av SJm maskiningeniör i Malmö att farleden var minsvept och klar. Färjan hade därefter gjort en överresa till Köpenhamn och därvid kl 09 passerat platsen för min explosionen utan att något inträffat.Tydligen varit en magnetmina med räkneverk som förefaller ha exploderat c:a 5 meter från färjan. Befh suttit på en stol i manöverhytten invid kommandobryggan och av den hårda stöten kastats av stolen. Inredningen förstörts i Ia klass matsal Ia klass konversationssalong och hytter. Wc- skålar, tvättställ och en del speglar spräckts. Maskinerna hade rubbats några mm och propeller-hylsan sprängts. Sannolikt har propeller axlarna böjts något .Rodret delvis skadats. Utvändigt fått några inte särskilt stora inbuktningar i aktre bordläggningen. Reparationerna torde ta minst 6 veckor.

Ie styrman Bengtsson: Vakthavande vid explosionen. Hört en kraftig explo-

MALMÖ 30.4.43

sion, gått ut på bryggans BB-sida och sett svallvågor akteröver. Från bryggan hade inga skador kunnat iakttagas. Explosionen inträffat akteröver c:a 15 meter från BB-sidan.

Chiefen Andersson: Befunnit sig i sin hytt. Vitsordat rapporten.

2e maskinist Roos: Vakt i maskin. Kastats 1½ meter upp i luften vid smällen.Allt ljus ombord slocknat utom 4 lampor mitt över manöverdurken. Vattnet nästan genast börja strömma in i tunneln varför Roos skyndsamt stängt tunneldörren.

Maskinvakt Bergquist: Befunnit sig vid fyrplatsen. Smällen mycket kraftig och hade skakat fartyget hårt.

Matros Göransson: Till rors.Smällen skadat rodret. Färjan sedan inte längre lytt rodret.

Matros Trulsson: Stått utkik i fören med order att spana efter drivminor. Inte sett någon sådan.

KK memorial 15.7.43

En i närheten av fartyget exploderande magnetmina förorsakade olyckan. Av handlingarna framgår ej om färjan var avmagnetiserad vid tillfället.

Ex officio B.Lindhé
))))))))))))))))

SJ arkiv

Befh rapport till distriktschefen,SJ,Malmö,4.5.

Med anledning av överflygningarna ons 28.4 på natten låg Malmö stilla tors 29.4, men på e.m. samma dag erhölls order att färjan skulleavgå fre 30.4 på tur 0. Under denna tur från Malmö till Köpenhamn förmärktes ingenting ovanligt fastän fartyget gick i samma led som vid nästa resa. Tågfärjan avgick tur P från Köpenhamn kl 10.37 medförande 30 passagerare, 14 lastade vagnar, ett stort antal postpaket & postsäckar, res-& ilgods. Vind varierande,styrka klarklart. Kl 11.10 ändrades kursen till O½S magn och kl 11.12, då färjanbefann sig exakt mitt i den utprickade och minsvepta leden inträffade en kraftig minexplosion akter om BB, troligen en megnetmina. Jag satt i navigationshytten sysselsatt med att skriva de sedvanliga månadsrapporterna. Alla inventarier kastades om varandra, radion föll i durken och själv slog jag huvudet i ett värmeelement men återfick efter några ögonblick medvetandet. På min fråga:" Vad står på?" svarade Ie styrman Bengtsson :" Vi är minsprängda." Jag gav då order att livbåtarna skulle klargöras och livbälten utdelas till passagerarna,vilka dessutom meddelades att ingen omedelbar livsfara förelåg .Inga tecken tydde nämligen på att färjan genast skulle gå till botten. Rapport inkom från

MALMÖ 30.4.43

övermaskinisten att maskinerna fortfarande fungerade,varför jag beslutade att fortsätta resan. Ingen hjälp kunde begäras eftersom radiotelefonen hade gått sönder. Nu visade det sig emellertid att rodret låst sig dikt BB. Försök gjordes att med domkrafter och taljor vrida rodret midskepps men det gick inte. Fartyget måste därför styras med maskinerna. I detta sammanhang vill jag framhålla att den reparation sv BB cirkulationspump, vars kolonn hade sprängts, som utfördes under övermaskinist Anderssons överinseende, på ett avgörande sätt bidrog till att Malmö kunde ta sig fram till Barbsebäck. Ty med endast STB maskin igång och rodret dikt BB hade färjan gått i en cirkel ur vars periferi vi aldrig hade kunnat avlägsna oss, - Vattnet började nu stiga i tunneln men som den vattentäta dörren till maskir stängts kunde resan fortsättas. Sedan började vattnet stiga även i matsalen och aktersalongen. Då gavs order att fira livbåtarna i jämnhöjd med relingarna så att passagerarna lättare skulle kunna gå i dem, för den händelsen det vattentäta skottet skulle sprängas. En av Bissmarcklinjens båtar på resa till Köpenhamn tillkallades med signaler i ångvisslan och följde med ett stycke, men på långt avstånd. Sedan fortsatte ångaren sin kurs då han tydligen ansåg att vi kunde klara oss själva. -Då fartyget kommit tvärs Pinnhättan förklarade övermaskinisten att " vattnet står upp i vevarna så att maskinerna snart inte kan gå längre." Jag svarade då:" Om 5 minuter har vi henne på grund.Försök att göra erts yttersta!" - Kl 12.15 fickMalmö grundkänning och den kritiska situationen var överstånden. Då ringdes väl i maskin. Grundstötningen ägde rum c:a 400 meter från Barsebäcks hamninlopp och strax norr om grunder Kulorn . En fiskebåt, som strax före grund stötningen kommit i närheten, svarade på förfrågan att botten på platsen var jämn med mindre stenar. Någon fara för att färjan skulle kantra förelåg således inte. Vattendjupet för var 3½ meter, akterut 6 meter. Strax därefter stod vattnet i maskin en meter över durkarna. Passagerarna hade hela tiden förhållit sig lugna och ingen av dem var skadad. BB förliga livbåt sattes nu i sjön och roddes med ett antal passagerare iland under befäl av Ie styrman Bengtsson som fått i uppdrag att underrätta SJ, Tullen mfl. Fiskarna Ragnar och Valdemar Backe kom även till platsen, och hjälpte till att ta iland passagerare, handbagage, färskvaror, resgods mm samt färjans kvinnliga personal, 7 personer. Med flottans fartyg, som också anlänt, sändes post- och ilgods. Jag fick nu tillfälle att konstatera att explosinonen förstört så gott som hela inredningen i Ia klass matsal och konversationssalong. De flesta glas och speglar krossats,tvättställ och toilettskålar sprängts sönder,grova järnstöttor krökts mm Kort därefter anlände bärgningsångaren Dan och sedan överenskommelse träffats om bärgning av

MALMÖ 30.4.43

SJ:s ombud, Ie maskiningenjör B.V.Petterson.- som kort förut kommit ombord - påbörjades läcktätning och länspumpning. Lördag 1.5 kl 09.30 togs Malmö flott och bogserades till färjeläget i Malmö. Kl 14.15 förtöjts i Östra färjeläget. Av besättningen hade endast kallskänkan fru Karin Svensson ådragit sig några mindre skador. Till slut vill jag framhålla att såväl befäl som besättning på ett utmärkt och förtjänstfullt sätt fullgjort sina åligganden vid detta kritiska tillfälle. Rapport från övermaskinisten bifogas. - Minskyddets ampèremätare avlästes och visade föreskriven strömstyrka vid avgången från Köpenhamn.

Malmö 4.5.43
O.Ericsson
Befh

Maskinrapport

Jag befann mig i min hytt,sittande vid skrivbordet för kontrollering av sjuk- & semesterlistorna, då en kraftig smäll inträffade kl 11.12. Då jag efter några ögonblick, som efter en dröm, såg mig omkring,låg jag på durken med värmeelementet och allt löst från skrivbordet mm omkring mig. Jag gick över kopplen på vagndäck direkt ner i maskinrummet.Det mesta av belysningen var släckt och bägge maskinerna gick sakta fart framåt. Jag försökte stoppa dem medelst manövermaskinerna men fick inte ånga till dem. 2e maskinist Roos och 3e maskinist Lundquist kom då ner och Roos sade att ångan var avstängd från däck.Jag frågade Roos om något rör sprungit sönder varpå han svarade nej, Jag sade då till om att åter dra på för att se om maskinerna fungerade.Jag observerade då att vattnet kom häftigt in i tunneln och beordrade stängning av VT dörren. Då ånga dragits på maskinerna tog Roos STB maskin och Lundquist BB. Sedan maskinerna gått några slag telefonerade jag till befh att maskinerna fungerade. Jag fick strax efter besked att BB cirkulationspump var lös. Jag gick bort och konstaterade att gjutjärnskolonnen var avslagen. Jag tillsade maskinvakt Larsson att gå ut och avlösa tjlf Bergquist som passade vattent i pannorna.Bergquist kom in och fick besked att skaffa en wire eller kätting för att sätta fast pumpen.Bergquist återkom med en i hast urrappad sottaljekätting. Vi höll på med anbringandet av kättingen då maskinvakt Dahlström kom dit och anvisade dem hur de skulle göra.Det var fort verkställt av dem och pumpen kunde sedan gå för fullt.Då vattnet steg i maskinrummet sattes stormlänsningen till medelst bägge cirkulationspumparna, så att vattnet togs från maskinrummet istället från sjön.En läcka upptäckte jag vid STB buntlager och Bergquist lyckade på order få en träplugg i hålet.Jag uppkallades av ett bud till befh på däck och vi överblickade situationen. Maskinerna gick med full fart framåt på BB maskin men med växelmanöver åt STB. Jag klar-

MALMÖ 30.4.43

gjorde situationen för befh och ansåg det bäst att komma på grund så snart som möjligt.Jag gick åter ner i maskin och fann att vattnet stigit ytterligare. Jag telefonerade till befh att vi inte kunde hålla läns så länge till och fick till svar att det bara dröjde några minuter. Roos och Lundquist delgav mig sina farhågor för att skottet mellan tunneln och maskin skulle sprängas av vattentrycket och jag svarade att "lejdarna är så nära så vi hinner nog upp." Efter c:a 10 minuter hördes skrapandet i botten och då det upphörde ringdes stopp och väl i maskin från bryggan. Vevlagarna tog då vattnet och klockan var 12.15.Ångan avstängdes ,fyrarna i pannorna utdrogos ochvatten intogs i pannorna.. Den VT dörren mellan maskin- och pannrum stängdes och alla gick upp på däck.

Malmö 3.5.43
J.Fr.Andersson
Övermaskinist

UDHP80c 3518

Signalmeddelande till CM från CMDÖ,mottaget telefon 30.4.13.01

HEMLIG. Malmö-Köpenhamnsfärjan på väg från Köpenhamn har minsprängts på Dansk vatten innanför Middelgrundsfortet kl 11.12.Ingen person skadad. Färjan i sjunkande tillstånd,har satts på grund ca 600 ms från land vid Barsebäck. Assistans utsänd.

Dito CMDÖ till CM kl 14.55 den 30.4

Hemlig. Position för minsprängningen var lat N 55 41,5′- long O 12 42,5′ Passagerarna ilandförda.Besättningen kvarstannar ombord

Dito 1.5 kl 11.20

Hemlig. Ångf Malmö flottagen från Barsebäck och bogserats till Malmö

Dito 1.5 kl 13.52

Hemlig. Kl 13.50 Ångf. Malmö anlänt till Malmö

UD HP 1583-84 som avhandlar " Mineringar o.a.sjöfartshinder i till Sverige gränsande farvatten"å,här finns Malmös minsprängning inte omnämnd.

SJ arkiv. Tyskt beklagande

Der Präsident des Reichsbahndirektion Stettin, Wenzel, uttryckte den 3.5 i brev till distriktschef Valentin, III Distrikt der Schwedischen Staatsbahnen, sein lebhaftes bedauern över Malmös minsprängning. "Ich hoffe, das sich die beschädigungen ihres Fährschiffes als nict allzu schwer erweisen und dass es in nicht allzu langer Zeit seine fahrten wieder aufnehmen möchte."

(Malmö återinsatt i trafik den 2.7.43)

MALMÖ 30.4.43

Distriktschefen i skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen 9.5.43

M 79/43

Som förut underhand meddelats, utsattes tågfärjan Malmö fre 30.4 kl 11.12 för minsprängning 35 minuter efter avgång från Köpenhamn och på Danskt vatten. Farleden hade den 29.4 av Marindistriktet rapporterats minsvept. Så snart meddelande om olyckan erhållits hit genom Marindistriktet ca kl 12.15 beordrades hjälpfartyget "Trelleborg SJ" att omedelbart avgå till Malmö för vidare order och Röda Bolagets Malmöombud anmälde strax därefter att bärgnings ss Dan beordrats avgå till atrandningsplatsen. Bärgningen påbörjades där vid 15-tiden samma dag och redan kl 14.15 den 1.5 kunde färjan förtöjas i färjeläget i Malmö . Att bärgningen kunde genomföras så skyndsamt berodde på att färjan låg väl till på grunt vatten samt att ingen hålslagning ägt rum i bordläggningen vid explosionen. Vattnet i akterskepp och maskinrum hade kommit in genom 3 bottenventiler akterut , av vilka 2 kunde stängas på strandnings-platsenunder det att den 3dje var sönderslagen och måste tätas av dykare. Vidare var en bottenventil söndrig i maskinrummet och tätades av dykare även som 2 avloppsventiler från de 2 wc:na akter om aktersalongen. Lugnt och vackert väder rådde hela tiden. Sedan färjan numera dockats kunna skadorna något närmare angivas. Propellerarna och axlarna ha avmonterats men ännu inte undersökts i svarv. Bordläggningen är intryckt på vissa ställen akterut om BB, varigenom tanktak, bärbalkar och stöttor till mellandäck akterut under aktersalongen förskjutits och krökts, varigenom bäddarna för propelleraxelns bärlager delvis knäckts, dels förskjutits. Detsamma gäller för det akterskott varigenom propelleraxlarna är dragna. Reparation av dessa skador komma sannolikt att bli mest tidsödande. I maskin är i övrigt huvudmaskinerna oskadade liksom pannorna.

Skador i maskin:

1) BB cirkulationspumps stativ knäckt.
2) 2 Länspumphus knäckta.
3) Instrument, manometrar, volt -& amperemetrar & de el.motorerna vatten-dränkta.
4) El .ledningar vattendränkta, måstedelvis förnyas liksom ett flertal Säkringsplintar.
5) 2 bottenventiler förstörda och måste förnyas
6) Akterstäven knäckt men kan svetsas
7) Akterpiktanken med skott krökta
8) Däcksstöttorna krökta.

Skador på däck:

9) Aktre toiletternas wc helt förstörda liksom större deken av tvättfaten å BB sida och inredningen i övrigt ramponerad. Forts

MALMÖ 30.4.43

10)Inredningen i aktersalong, hall,matsal, befh- och styrmanshytter samt städerskehytter avsevärt ramponerad, vartill möbler och stoppningar vattendränkts.
11) Kök och hytter å vagndäck delvis ramponerade.
12) Röksalong och damsalong å promenaddäck samt pentry fått inredningsskador.
13) 3e klass församlong, inredningen delvis ramponerad med en del spräckta fönster liksom överallt annorstädes.
14)Å bryggan är befh och styrmanshytternas inredning delvis ramponerad, radiotelegrafen delvis förstörd varjämte kompasserna och en del andra delar åbryggan är förstörda.

Färjan torde erfordra ca 5 veckors reparation för att kunna återställas i sådant skick att vagnar åter kunna överföras. Arbetet med inredningen å vilken till en början endast det nödvändigaste påkostas, kan sedermera slutföras i den mån den inte helt bör anstå.

Malmö 9.5.43
E.Walentin
Distriktschef

Besiktningsinstrument

..Den vid bärgningen ombordvarande lasten bestod av 14 järnvägsvagnar varav 12 voro lastade med 120 ton smör och de 2 övriga med färsk fisk, som emellertid ilandfördes omedelbart efter grundstötningen genom SJ:s försorg. Med hänsyn till tågfäjans ålder - 43 år - samt det skick denna idag befinner sig i anse vi värdet av densamma vara kr 400.000:- Lastens (smörets) värde utgör enligt svensk riksnotering kr 4:05 per kg = 486.000:- kr Värdet av 14 st järnvägsvagnar à kr 5000:- per styck = = 70.000:- Varför det bärgades sammanlagda värde utgör kr 956.000:-

Malmö 9.5 oläsligt namn

(Röda Bolaget 11.6.43 erhållit från SJ kr 65000:- i Bärgarlön.)

Kungl. Järnvägsstyelsen tacksam

Generaldirektören för Kungl. Järnvägsstyrelsen, Sthlm 24.5.43,anmodat distriktschefen vid III distriktet att till Malmös befh, Ie styrman och chief även som till den övriga besättningen framföra dennes och Kungl Järnvägsstyrelsens stora erkännande för visad plikttrohet,rådighet och sinnesnärvaro samt för det utmärkta sätt på vilket de under svåra förhållanden utfört sina åligganden.

SKNEVII 380 Pepparmintolja läckt ut

Kemabolagen,Sthlm ,ass. 7 kolli pepparmintsolja, i SKN. 3 fat skadats och 63 kg olja läckt ut. SKN ersatt 3.9.43 med kr 11690:93 (Ver. 11)

MALMÖ 30.4.43

Flyglarm på Danska sidan - trodde bombplan anföll färjan.

Minsprängningen inträffade 35 minuter efter avgången från Köpenhamn och Malmö skulle ha anlänt till Malmö kl 11.55. Leden hade svepts den 28.4 och färjan hade på överresan till Köpenhamn på morgonen samma dag passerat exakt den punkt i leden där minan exploderade kl 11.12 vid återfärden. Tydligen en flygfälld magnetmina med räkneverk. Den enda som skadades trots all förödelse ombord var kallskänkan som träffades av fallandehyllor och porslin. Servitör Willy Regander höll på att få den 160 kg tunga kassaapparaten över benen.I Ia klass matsal och salong vräktes allt i en enda röra, många kastades omkull,glasskärvor yrde från splittrade fönster och speglar. Vatteninströmmningen i tunneln, maskin och akterskeppet orsakades främst av att bottenventilernas gjutjärnsrörledningar sprängts sönder,precis som på Starke. Eftersom rodret låst sig styrdes färjan fram till grundsättningen med maskinerna som gick växelvis fram och back. Färjans sicksackkurs obs. från land på Svenska sidan då den närmade sig Barsebäck. Kl 12.14 sattes färjan på grund vid stenrevet Kulorna 400 meter från Barsebäcks hamninlopp på 3½ meters vatten. Då gick vevstakarna i vatten i maskinrummet och i Ia klass matsal stod vattnet ½ meter över durken . En fiskebåt var först på plats för att börja föra iland passagerare och gods. Sedan kom 2 minsvepare och kl 14.10 Dan med dykare och pumpar. Passagerarna möttes av tullen och fördes i buss till Malmö färjeläge för tullvisitation. 1½ meter högt vatten i matsal, aktersalong, restaurationspersonalens hytter o.a. utrymmen akterut.

De flesta passagerarna satt i salongen och några i matsalen vid explosionen. Direktör Henning Kjaergaard, som i 4 år rest varje vecka med färjan, satt i matsalen med 3 andra passageare. Han kastades plötsligt uppåt av en våldsam stöt och träffades i huvudet av en dörr som slagits ur gåggjärnen.När han kvicknade til på durken såg matsalen ut som efter enjordbävning. Det 14 meter långa bordet hade rämnat takbalkar och takplattor lossnat, alla lampor, glas och porslin krossats ochinredningen vräkts huller om buller. Passagerare och intendenturpersonal rusat upp på däck där de möttes av matroser som delade ut livbälten medan livbåtarna klargjordes. Befh lät dock meddela att båtarna kanske inte skulle behöva användas. - "Nu är det färdigt!" tänkte Leif Jörgensen fra Oslo där han satt i röksalongen utanför matsalen.Knallen var oerhörd, glasrutorna krossades liksom buffens stora spegel ochalla lampkupor odyl Först på däck lugnade sig passagerarna. 10 mannekänger från La Scala i Berlin på väg till China i Stockholm hade låtit sina första tankar gå till koffertarna med alla kläder. - Jörgensen varit övertygad om att få hoppa överbord Minuterna före explosionen hade någon hört flyglarmssirener på Danska sidan

MALMÖ 30.4.43

varför han trodde att bombplan angrep färjan. Fröken Karin Wettelind från Stockholm fattade först ingenting alls. Hon hade aldrig räknat med att det kunde finnas minor i Öresund. - Några passagerare återvände ner i matsalen och salongen och vadade i vatten till knäna för att rädda sitt bagage. - Personalhytterna sattes snabbt under vatten och en städerska fick bara sin handväska med ransoneringskorten med sig. Färjans förråd av exportöl,sprit, cigarrer och cigaretter sattes under vatten och lastpartier i 2 godsvagnar förstördes, bl.a pepparmintsolja som spred sin lukt över hela vagndäcket. (se sid 9,längs ner) - På bryggan vräktes kompasserna omkull, radiotelefonen slogs sönder och i befh hytt fanns inte en hel möbel. Nere i maskin lyftes 2e maskinist Roos en meter och slog huvudet i en tvärbalk. Alla lampor krossades utom 4 över manöverdurken och vatten började strömma in från tunneln varför dess dörr stängdes. Länspumpen gick sönder, men maskinvakten Axel Dahlström och hans medhjälpare improviserade i hast en koppling och anbragte en backspak på snäckan för att inte kolondern skulle springa sönder.Utan detta ingrepp hade man intekunna sätta igång stormläns och färjan skulle aldrighha nått land. För att öka pumpens effektivitet ledde man det inströmmande vattnet som kylvatten till kondensorn.

Fler minsprängningar i Öresund

Färjetrafiken Malmö-Köpenhamn återupptogs först den 12.5 med danska färjan Prins Christian som ersättare för Malmö (vars reparation varklar först den 2.7) -Engelska plan hade natten till den 30.4 fällt minor i Öresund och samtidigt som Malmö minsprängdes en dansk ångslup som trafikerade linjen Köpenhamn-Salholm- Middelgrundsfortet varvid ett stort antal människor dödades och skadades. 2 tyska bogserbåtar minsprängdes i Drogden och sjönk med 39 man. En stor flytdocka som debogserade drev iland men kunde senare bärgas in till Köpenhamn. Hälsingbogsångaren Axel passerade på e.m.30.4. i Drogden ett stort oljetäckt område där lik i flytvästar och mängder av vrakgods flöt omkring.

Historik

Tågångfärja på 1588 brton byggd 1900 vid Kockums i Malmö av stål. L. 81,2 B. 15,5 Tillhörig Statens Järnvägar i Malmö. Tågfärjetrafik öppnades för första gången Malmö-Köpenhamn den 7.10.1895 med en dansk ångfärja som nedskrotades 1914.Malmö byggdes på 11 månader och gick på sin första tur till Köpenhamnden 20.8.1900 .Hon nade 5 VT skott, slingerkölar och på vagndäck (själva huvuddäcket) plats för 18 godsvagnar på 2 spår,vrje vagn vägande 15 ton med last. Stoppbommar av ek i bådaändarna. 2 st triplemaskiner med ytkondensor på tillsammans 1850 ihkr. 4 ångpannor, donkeypanna och 3 el generatorer. Under vagndäck kåg för om maskin-& eldrum 3e klass salong med pentry, damsalong,skansen och hytter för underbefäl. Akter om maskin lå

MALMÖ 30.4.43

låg Ia och 2a klassinredningen, befh hytt, matsalongen med mörka mahognypaneler, pampigt sideboard med spegel och annan sekelskiftesrekvisita samt pentry, Ia klass konversationssalong med stort skylight,konsolspegel på akterskottet och en oval plyschsoffa runt en blomsterhylla. I själva akterskarpen låg en vinkällare med hyllor, FW -cistern och en vattenballasttank. I sidohusen på vagndäck inrymdes trappnergångar,posthytt,kabyss,skafferi, hytter för två styrmän, maskinbefälets hytter, lamprum, verkstad och uppgångar till promenaddäck. I rundjärnsdävertar för om vagndäckshuset hängde 2 livbåtar samt akterut ytterligare 4 livbåtar (2 på var sida).- från promenaddäcket reste sig 2 skorstenar och en enkel mast. Bryggan var helt öppen. Akter om bryggan ett däckshus av teak med navigationshytt ,befh kontor, damsalong, herrsalong och röksalong. Ångstyrapparat i maskinkappen. -
- Mycket av detta försvann 1921 vid en modernisering sept-okt 21 vid Eriksbergs varv i Göteborg. Då förnyades nästan hela vagndäcket inkl nya spår och förstäktes samtidigt. Malmö fick då nya propellrar, nya skorstenar och ny medeltryckscylinder på maskinerna. Den 6.9.21 utbröt kl 09 genom kortslutning en brand i ett förråd under försalongen vilken utvecklade en enorm rök och förstörde bl.a den salongen. Skadorna försenade inte leveransen. Den .1.11.21 dök Malmö åter upp i Öresund, helt vitmålad i.st.f svart och med vitmålat istf teakbrunt däckshus på promenaddäck. Den gamla Ia klassinredningen hade ersatts med en ljusare matsalong i vitt och guld, och en konversationssalong med skinnmöbler, ljusgröna väggfält inramade av guldlister, möbler i mörk valnöt etc. De tidigare Ia klassmöblerna flyttats till 3e klass matsal. Övre promenaddäck fått inglasade vindskärmar,styrhytt tillkommit på bryggan, röksalongen däruppe renoverats och damsalongen nyinretts i vitt och guld. I alla salonger hade skylighten försetts med dekorativa glaskupoler. . - 8.9.15 kolliderade Malmö på kvällen i inseglingsrännan med utgående färjan København och fick plåtsakdor för 8000 på bog. - 26.9.16 kl 16 på resa till Malmö slet hon bort bogsptötet på ett litet holländkst segelfartyg som låg för ankar i tjockan strax utanfördet danska minfältet och den 8.10.16 rammade och sänkt hon i Köpenhamns frihamn en läktare lastad med oljekakor som drog en man med sig medan 2 simmande tog sig iland.-- 26.1.20 i tjocka smällde hon ihop med Danska Öresundsbolagets ss Malmö vid Saltholmsflaket och båda fick ovanbordsskador föröver. - 5.11.28 kolliderade Malmö utanför Tre Kronor med danska skonaren Triton som sjönk.De 3 ombv togs upp. Tritons vrak lyftes efter några dagar men var så ramponerat att det bogserades ut i Öresund och sänktes på djupt vatten utanför Taarbek rev. ½ månader senare kollideradeMalmö vid Middelgrund med lotsångaren Lodsen som svårt läck fördes in till Köpenhamn. 2 man lätt skadade ombord. Inga skador på Malmö. - Fre 9.4.37 rände färjan i tät tjocka med stark fart mot Middelgrundfortets stenbarriär som raserades

MALMÖ 30.4.43

på 5 meters längd.Malmös förskepp sköts upp i vädret så att 7 godsvagnar slet sina förtöjningar och rullade mot och knäckte de tunga akterbuffertarna. De 25 passagerarna fördes iland.Malmö drogs flott 10.4 av ångfärjan Konung Gustaf V och gick för egen maskin till Kockums. Skadorna var obetydliga och den 11.4 var hon tillbaka på leden igen. Man byggde gedigna fartyg vid sekelskiftet. - 29.10.38 i tjocka i Köpenhamn gick hon in i sidan på kabelångaren Edouard Svensson som fick skador för 22000:- kr medan bara ett spår kröktes på Malmös vagndäck. - 30.6.39 hoppade en passagerare överbord tillsjöss och försvann. Visade sig vara kommunelärer Bögh fra Gentofte. - Den ödesdigra dagen den 9 April 1940 kl 05.34 lämnade Malmö som vanligt kajen i Köpenhamn med 15 passagerare ombord, befh Oscar Eriksson, Då färjan passerade tullpaviljongen hördes ropet "Halt!" från 3 tyska soldater med maskinpistoler på kajen och inloppet befanns blockerat av en tysk jagare. Stukaplan flög över på låg höjd och kapten Eriksson fann för gott att återgå till kaj och sätta iland passagerarna. Svenska legationen rådde befh att kvarligga men Eriksson gick upp till Kastellet och begärde besked från den tyske kommendanten när han skulle få avsegla. Först efter 10 dagars envisa påstötningar fick Eriksson lov att avgå till Malmö den 19.4. - Malmö insattes sedan fram till senhösten 1940 på linjen Trelleborg-Sassnitz och fick avmagnetiserinsanläggning. - Malmös befh åren 1920-39 kapten S.M.Johnsson,Trelleborg, avled 16.6.41, 64 år gammal. - Sin längsta resa Köpenhamn-Malmö gjorde Malmö i svår drivis i mars 1941. Hon avgick från Köpenhamn kl 05.30 den 14.3 och kom till Malmö kl 15 den 16.3 efter 57½ timmars överfart (38 ggr normal tid) Hon assisterades av isbrytaren Storbjörn och hade bara 1 ton kol kvar. - 15-28.1.44 låg Malmö vid Kockums för översyn och trafiken upprätthölls av Christian IX. 25.2.44 försenades turerna av minsvepning mot flygfällda magnetminor. I samband med oroligheterna i Köpenhamn juli-aug 44 stoppades Malmö den 2.7. kl 07.30 av en tysk torpedbåt i farleden ut från Köpenhamn och fick order att gå in till färjeläget igen.Då befh G.Cronberg inte fick reda på varför lät han sätta full fart och avgå mot Malmö.En intensivljussignalering började i hamnen men tyskarna öppnade inte eld. fr.o.m 3.7 inställdes trafiken på Köpenhamn. - Den 25.6 hade galeasen Dana av Malmö på 139 brton på utgående mot Malmö med last av gödning stoppats av tyskarna och de 3 ombv förts till Vestre Faegsel i Köpenhamn anklagade för att ha fört post till danska flyktingar ombord. Efter 26 dygn släpptes Dana ochkom till Malmö kl 12.40 den 19.7. Hon hade i höjd med Barsebäck upphunnits och passerats av ss Malmö varvid hälsningar utväxlats. - Malmös ordinarie tur till Köpenhamn den 7.5.45 gick för första gången på 5 år till ett fritt Danmark men kulspruteeld från hamnen visade att enstaka tyskar och danskar ännu förnekade kapitulationsordern.Malmö flaggade över topp och mottogs av

MALMÖ 30.4.43

Danska flaggor, musikkår och polisparad. Den 13.7.45 övermålades fartygets blågula nationalitetsmärken vid Kockums efter att ha gjort tjänst sedan sept. 1939. – I okt 45 insattes nya Malmöhus i trafik och gamla Malmö blev upplagd. I juli 46 såldes hon för 85500 kr till Carl Persson & Söner i Ystad för nedskrotning som dock inte påbörjades förrän i aug 48 vid kaj i Ystad och fullbordades ett år senare, sedan resterna dragits upp sandstranden utanför Ystad vid högvatten i maj 49. 2000 ton skrot gick till masugnarna i Halmstad och Degerfors. Msskinerna och pannorna var i utmärkt skick då de skrotades. Kommandobryggan blev såld separat till en privatperson som ämnade göra kolonistuga av den. Skorstenarna hamnade på 2 kalkugnar på Skånska sydkusten.– I juli 48 utannonserade Perssöner all inredning från Malmö, bl.a ett 100-tal fåtöljer, ett 50-tal bord samt stolar, sideboard, bufféer o.a möbler " typiska för fartyg." Matsalspanelerna gick till en restaurang i Göteborg. Resten skingrades på auktion för all världens vindar.

GUDRUN 30.4.43

MASKIN- & ELDRUM VATTENFYLLDA EFTER MINEXPLOSION I ROTTERDAMKONVOJ.

Rapport

Avgick Oxelösund mån 19.4.43 kl 10.45 destinerad till Rotterdam. Rumslast av 2598 ton järnmalm från Ställbergs Gruv AB till Rohstoffhandel der Vereigneten Stahlwerke GmbH,Düsseldorf. Djupg F 17'10"- A 18'6" 20 ombv Minsprängd fre 30.4 kl 18.45 i tysk konvoj c:a 7'SW Yjmuiden. Vind Syd 2 Beaufort, mulen, disig luft. 1e styrmans vakt. Utkik på backen. 4 man lätt skadade. Avsevärda skador på skrov, maskin- och eldrum samt tunnel, å befäls- & manskapsinredningen samt på bryggan,kart- och styrhytt.

Dagboken.

Tors 29.4 lättat ankar kl 12.35 och avgått från Altenbruch redd. Styrt in i konvoj efter anvisningar av tysk eskortofficer.

Fre 30.4 kl 18.45 7'SW Yjmuiden häftig explosion under fartyget midskepps varvid all inredning midskepps ramponerades mer eller mindre. Vatten började stiga i maskin- och pannrum. STB båt sjösattes först och roddes bort från fartyget.Livbåten var skadad och vattenfylldes men en förpostbåt tog upp besättningen och lämpare Olsson fick läkarvård. BB båt inte firats i vattnet då fartyget inte tycktes sjunka märkbart, utan besättningen beordrades ombord igen. Vid pejling av tankar och rännstenar konstaterades läckage endast i maskin- & pannrum.Ett av eskortfartygen fick 2 wirar ombord och började bogsera men wirarna sprängdes omedelbart. Sedan en grov wire förts ombord återipptogs bogseringen för att efter erhållna order från Yjmuiden bogsera in fartyget dit eller sätta det på land. Efter en stund sprängdes wiren. En ny wire fördes ombord och med hjälp av ännu ett konvojfartyg fortsatte bogseringen. Detta andra fartyg hade tagit en wire från poopen om STB. Kl 20.15 var maskin- & pannrum vattenfyllda till i nivå med havsytan och i jämnhöjd med maskintoppen. Då vatten nu började stiga även i lastrummen beslöts att lämna fartyget. Från befh på det sistnämnda konvojfartyget erhölls order att den kvarvarande delan av Gudruns besättning skulle överge fartyget och konvojfartyget kom upp långsides och tog upp samtliga, vilka förbjöds att gå ombord i Gudrun igen. Därefter sprang bogserwiren mellan Gudrun och detta fartyg. Bogseringen övertogs av en bogserbåt och ett dykarfartyg som kommit ut från Yjmuiden. Gudrun låg då med ankarklysen i vattnet. Konvojfartyget gick in till kaj i hamnen och Gudruns folk beordrades att kvarstanna ombord i väntan på besked från Hafenkommandantur. Chiefen Hultén blivit skadad i ryggen av något lösslitet föremål,donkeyman Rydberg skadat vänstra benet och maskinelev Anton Karlsson höger häl.

GUDRUN 30.4.43

Lör 1.5 strax efter midnatt kom en barkass och hämtade Gudruns besättning för att enligt order sätta dem ombord igen. Kl 01.15 gick besättningen ombord i Gudrun som så låg på grund inne i hamnen med dykarbåt långsides för länspumpning. Senare på dagen kom en representant för Tyska Krigsmakten, Hamnkommendanten och ombud för assuransen ombord. I samråd med befh beslutades att c:a 1000 ton last skulle läktras på stället och att fartyget, efter nödtorftig tätning av dykare, skulle bogseras till en fabrik i närheten för slutlossning. Vid undersökning har en del ovanbordsskador upptäckts vilka förorsakats av konvojfartygen när besättningen togs ombord och under bogseringen. Lossat med en pontonkran kl 10-16 då c:a 1000 ton malm utlossats. Dykarbåten upphörde med länspumpningen kl 15 då rummen var läns.

Mån 3.5 08.45 förhalat till stålverket i Yjmuiden och förtöjt. Lossat med en kran kl 10-21.

Tis 4.5 Lossat med en kran kl 07.30- 16.30, därefter med 2 kranar till kl 21.10. På e.m dykarbåten kommit långsides och länspumpat fartyget.

Ons 5.5 Lossat med 2 kranar 06.15-09, därefter med en kran till 09.45 då fartyget var utlossat. Kl bogserats iväg från Yjmuiden av 2 bogserbåtar under lots ledning och anlänt till Amsterdam kl 16.15. Förtöjt vid anvisad kiaj kaj.

Tis 11.5 Förhalat till torrdocka och torrsatts. Vid besiktning konstaterat avsevärda akxax skador på skrov, maskineri och pannor. I samråd med rederi, assurans och Norske Veritas beslutats reparera maskin och pannor och allt vad därtill g hörer permanent, samt att provisoriskt täta skrovet för att kunna gå med fartyget till svensk hamn.

Amsterdam 15.5.43

E.Th.Nilsson

Befh

Förteckning över saknade & förlorade inventarier

"Vid företagen noggrann undersökning har konstaterats att följande upptagna förråd, inventarier, verktyg, proviant och förnödenheter saknas, & äro fördärvade, stulna eller på annat sätt förekommit under och efter minsprängningen och därpå följande bärgning av fartyget den 30.4.43. "

(Listorna upptar livbåtsutrustning, glas & porslin, proviant, diverse, maskinförråd, däcksförråd , instrument, oljor, färg mm Från akkxa förråden försvann t.ex 20 st el. fläktar, 7 sladdlampor, 25 mejslar, 13 dörrmattor, 4 borrmaskiner, 2 Zeisskikare, 2 eldsläckare etc etc

Bland sådant som slogs sönder vid explosionen kan nämnas 8 flaskor Aquavit 4 flaskor Konjak, 50 tallrikar och 10 lampkupor.)

GUDRUN . 30.4.43

Maskindagboken

Fre 30.4 kl 18.45 hördes en explosion i fartygsskrovet. Maskinen stoppades varefter samtliga i maskin- & eldrum lämnade maskin.

Lör 1.5 Fartyget läck. Maskin- och eldrum vattenfyllda. Pumpning utföres av en brägningsbåt.

Sön 2.5 Pumpning och läcktätning fortsatt hela dagen. Vattnet minskar sakta.

Mån 3.5 Pumpning fortgår. Vattenståndet sjunkit till en halv ~~fotxx~~ fot över durkarna. Påbörjat uppröjning i maskin och delvis pålagt durkarna. Stängt av alla ångventiler å pannorna, klargjort rostytorna i BB panna samt stuckit fyr kl 12. Påbörjat klargöring i förrådet. Eldarna Mattson och Vallentin ej i arbete på hela dagen.

Tis 4.5 Hållit ånga för värmeledning i BB panna. Fortsatt uppröjning i maskin. Stybbat pannan för natten.

Ons 5.5 Tagit upp ångtrycket i BB panna kl 07. Fortsatt med uppröjning. Kontrollerat att styrmaskin funktionerar i och för styrning under förhalning till Amsterdam. Avgått kl 11, framme 16.30, stängt av styrmaskin och stybbat pannan för natten.

Tors 6.5 Tagit upp ångtrycket i BB panna 07. Folk från land börjat klargöring av tanktaken i maskin. All maskinolja runnit ut och vid länspumpningen åkt överbord. Stybbat pannan för natten.

Fre 7.5 Tagit upp ångtrycket på BB panna kl 04. Kl 08 arbetena från föregående dag fortsatt. Eldare Vallentin ej i arbete den 3,4,5 & 6.5 Maskineleven halv fridag. Kl 16 stybbat för natten.

Lör 8.5 Tagit upp ångrtycket i BB panna kl 07. Fortsatt med eftersyn och rengöring i maskin. Rengöring i maskinpersonalens mäss och hytter. Alle man halv fridag. Stybbat pannan för natten.

Sön 9.5 Ånga för värmeledningen. Tagit upp ångtrycket samt stybbat pannan igen.

Mån 10.5 Tagit upp ångtrycket i BB panna 07. Tagit loss manluckorna samt tömt STB panna. Slaggat ut samt hivat upp hamnaskan. Lämparen börjat arbeta igen. Rengjort maskingropen. Div. rengöringsarbeten i maskin. Maskineleven sjuk. Stybbat pannan för natten.

Tis 11.5 Tagit upp ångtrycket i BB panna 07. Påbörjat uppröjning i tunneln. Låtit BB panna dö ut. Gått i torrdocka kl 15. Övermaskinisten och maskineleven varit hos doktorn.

Crew list

Befh Ernst Theodor Nilsson, Belehögsvägen 51, Malmö, 3.3.95

1e styrman Johan Victor Jönsson, 23.3.98

2e styrman Sven Valdemar Hilding, 9.9.09

forts

GUDRUN . 30.4.43

Crew list forts

Chief Herbert Torsten Hultén, 11.5.07
Maskinist John Edvin Cronqvist, 12.6.94
Stuert Knut Birger Svärdh, Landskrona, 18.6.11
Kock Sven Josef Natanael Jonasson, Tomtebogatan 40, Stockholm, 21.11.04
Mässuppassare Wilhelm Ingvar Persson, Malmö, 2.6.23
Matros Axel Wilhelm Gunnarsson, Halmstad, 22.2.99
Matros Johan Adolf Lind, 6.10.91
Matros Karl Emil Lindgren, 9.6.87
Lättmatros Martin Georg Jönsson, 17.2.17
Jungman Ivar Andersson, 19.8.23
Jungman Torsten Arvid Boman, Malmö, 15.6.24
Donkeyman Emil Gottfrid Rydberg, 24.3.91
Eldare Per Gunnar Bondesson, Sölvesborg, 17.10.13
Eldare Erik Martin Henry Wallentin, Stockholm, 20.11.13
Eldare Gustav Mattias Mattsson, 14.3.15
Lämpare Erik Gustaf Henry Olsson, Göteborg, 7.11.09
Maskinelev Anton Gunnar Karlsson, Hälsingborg, 16.8.22

Sjöförhör vid Landskrona Rådhusrätt lör 7.8.43

Avlastare: Trafik AB Grängesberg-Oxelösund, Stockholm.
Befraktare och lastmottagare: Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke, Düsseldorf.

Befh Nilsson: Gudrun var avmagnetiserad och det härom utfärdade brevet, som tyska myndigheter tagit hand om, hade gällt till den 5 maj. I regel brukade breven gälla 6 veckor. Minan kan ha varit tidsinställd. Gudrun gått som nr 3 i konvojen. Först gick en minsvepare, därefter ss Somerseth av Stockholm och därpå Gudrun. Även en tysk rorsman befunnit sig ombord. 1e styrman var vakthavande vid explosionen, befh var i sin hytt. Chiefen skadats i ryggen vid explosionen och då besättningen skulle gå i livbåten föll lämpare Olsson omkull i brådskan och skadade ena benet. Båda var nu fullt återställda. Efter inbogseringen till Yjmuiden fann dykare att båda bottenventilerna slagits av och att botten och spant deformerats. Fartyget fick dessutom skador på brädgångar o.dyl då eskortfartyget gick upp långsides för att ta upp besättningen och då bogserkablar skulle föras över. Bottenventilerna tätats provisoriskt av dykare från utsidan med träluckor. Sedan maskinen reparetarts provisoriskt i Amsetrdam fick Gudrun sjövärdighetsbevis för resa till svensk hamn med halv last av koks.

Chiefen Hultén: Lysmaskinen vid explosionen lossnat och kastats mot honom

GUDRUN. 30.4.43

varvid han träffats i ryggen så att 2 revben bräcktes, men skadan numera läkt. Den 3.5 hade han fått order att sätta fyr i BB panna för att hålla värmen uppe i fartyget vars besättning legat ombord.

Lättmatros Jönsson: Haft vakt och uppehållit sig på bryggan.

Matros Lind: Till rors vid explosionen.

KK memorial 14.9.43 Ej för publicering.

Orsak: Minexplosion under eller i närheten av maskinrummet..

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 260

Telegram till Transmarin från agenten ~~xx~~ i Rotterdam 1.5

Unterwegs befindlicher Dampfer gestern beschädigt Ymuiden eingebracht Kapitän und gesamte Besatzung wohlauf.

~~Telegram till~~ SÅAF från dito 3.5

Gudrun damaged by mineexplosion and beached in port of Ymuiden in sinking condition with engine room full and holds half full water stop Divers tightened holes in engineroom which now pumped empty stop Have arranged for discharging part cargo in lighters after which we expect ship can be shifted to discharging berth Ymuiden.

Telegram t. rederiet från agenten 3.5

Gudrun heute morgen entläscht verholt heute mittag nach Amsterdam abfertigung durch unser kontor Amsterdam stop Eingedockt bei Amsterdamsche Droogdok Maatschappij.

Telegram t. SÅAF från Rotterdam 12.5

Gudrun inspected in dry dock stop eight shell and bottom plates set in four deckplates buckled inside work heavily daamaged stop temporary repairs to ship and permanent repairs to engine and boliers recommended for ship ~~xx~~ to bring half cargo to Sweden stop These repairs will last 7 weeks stop full permanent repairs require about 120 tons new material which not obtainable here stop electric installation cannot be repaired here but ship can proceed with kerosene lighting stop have obtained good second hand lifeboat stop captain requests please inform owners.

Brev till rederiet från Befh ,Amsterdam 9.5.43

Åberopande telegram till eder får jag härmed bekräfta att vi hade en häftig explosion i Nordsjön varvid fartyget sprang läck i såväl maskinen som i pannrum och lastrum. Skadorna å skrov och maskin samt inredningen äro ganska avsevärda. Dock kan ännu inte bottenskadorna uppskattas förrän fartyget kommit i torrdocka, vilket jag hoppas skall äga rum imorgon eller på tisdag. Samtliga av besättningen äro räddade och ingen är skadad. Efter explosionen

GUDRUN 30.4.43

gjorde de tyska eskortfartygen allt vad de kunde för att bogsera fartyget till Ymuiden, vilket också lyckades, där det satte s på grund.i hamnen. Vattnet stod då över maskintoppen samt c:a 2 meter högt i förrummet och 1,5 meter i akterrummet. Efter samråd med assuransens ombud och den tyske hamnkommendanten beslöts att lasten skulle lossas i Ymuiden dit den i alla händelser sedermera skulle transporteras.Fartyget ligger nu i Amsterdam i väntan på toodockning och besiktning. Högaktningsfullt

E.Th.. Nilsson

REPORT OF SURVEY

Held onboard the ss Gudrun at Ijmuiden 1-10.5.43 by A.Kuipers, Expert Maritime. When undersigned came onboard they found that the water in the engine room had been over the top of the engines, butthat the engineroom was now nearly empty; that in the forehold was six and a half feet of water and in the afterhold five and a half feet,while the double bottom tanks were all full; that the ship was still aground and that the seawater was level with the top of No 1 hatch."

Lossning börjat den 2.5 med en flytkran och läktare.Bärgningsfartyget Bruinwisch hela tiden haft pumparna igång och börjat få ner vattnet i rummmen. Sedan 850 ton läktrats, skiftades Gudrun den 3.5 kl 8.15 till lossningskaj vid Ijmuiden Hoogovens där all malm utlossats den 5.5 kl 09. Den 5.5 kl 11.10 bogserades Gudrun iväg mot Amsterdam och anlände till Amsterdam Droogdok nr 10 kl 16.15 samma dag. Hela tiden följde Bruinwisch med för pumpning och friställdes först på e.m 5.5 sedan varvet övertagit att hålla rummen läns.

"The undersigned 10.5 found that a good deal of sand had come into the engineroom and boilerroom and had penetrated into the engine, that the ~~xxxxxx~~ boilers had been submerged with the fires burning and had to be opened and cleaned for ispection,while the engines had to be completely opened up ,cleaned & examined for damaged and broken parts.Several pipelines were broken, also the plummerblocks in the tunnel & the main injection valve chest: the deck was knuckled abreast of the funnel on both sides and the STB side of the ship was heavily set in. "

Gudrun indockats kl 13.30 den 11.5 och blev inspekterad 12.5

(Här följer en skadeförteckning på 17 foliosidor)

I rapporten berättas att Gudrun minsprängdes kl 18.30 den 30.4, blev svårt skadat,börjat sjunka. maskin- & eldrum vattenfyllts på mycket kort tid, läck i för- & akterrummen, övergivits av befh och besättningen. Endast BO och 3 tyska marinsoldater stannat ombord. En förpostbåt börjat bogsera .En halv mile utanför Ijmuidens pirar mötte

GUDRUN 30.4.43

en bogserbåt, utsänd av hamnkommandanturen, och tog över fartyget Samtidigt kom bärgningsfartyget Bruinwisch långsides och Gudrun sattes på grund inne i hamnen. Besättningen kom ombord igen kl 02.30 den 1.5 . Bruinwisch genast sänt ner dykare och efter tätning kunde maskin-och eldrum länspumpas.

Brev till SÄAF från deras agent i Amsterdam 11.5

We beg to inform you that Gudrun was discharged at Ijmuiden May 5th and was then towed to Amsterdam and moored alongside the yard of the Amsterdam Drydock Co. A pump was placed onboardand the salvage vessel was dismissed. All the tanks are full and evidently leaking in the bottom. The holds do not leak much , so that the pump can manage the water properly. As soon as the holds & engineroom were dry ,the yard started cleaning the engine room and holds and we held a preliminary inspection yesterday inside the ship. We found that a good deal of sand had come into the engine so that all must be opened out and the shafting to be lifted. The plummerblocks in the tunnel are broken and the shafting is probably out of line. The main injection valve chest is broken and all piping has to be tested. The boliers were submerged with the fires burning and a thorough cleaning and inspection is necessary. The port side lifeboat was lost and we are trying to get a new one. The shell plating and deck are buckled abreast of the funnel. The German authorities told us that teh ship had been abandoned by the crew so they really hade a right to a substantial salvage award. They have now changed their position in sofar that they propose that we should allow a award to the Begleitungsoffizier and soldiers who remained onboard, and the crews of the tugboat and Vorpostenboot who brought the ship inside. They thought that for this pupose FL 7500:- should be allowed. We beg to point out thatthe salvage boat "Bruinwisch" also intends to claim salvage and as soon as they have put in their claim we will let you know.

Dito den 13.5.43

We found thet the STB side is set in over a length of about 50 meters and from the bilges to the sheertrake, while the bottom on the STB side is set up over about the same length and from keelstrake to bilge. The greatest deflection of the bottom is about 10 cm and of the side about 20 cm. – On the port side the damage is not so heavy. Two deck plates on each side of the funnel are buckled. A great deal of rivets are loose and started. The inside work is also heavily damaged. No major damages have yet been found to engines and boilers. As the German authorities would not allow the new material for permenent repairs, it was decided to execute temporary repairs to the hull which would be done as follows:

GUDRUN 30.4.43

Renew all loose & started rivets.
Construct a webframe on STB side abreast of No 2 hatch.
Cut out part of STB wingplate of No 2 bulkhead and fit part new wingplate.
Fit new stiffeners over buckled deckplates.
Fit stiffener on bridge sheerstrake amidships.
Make bilge & ballast piping in oredr.
Tighten all leakages in shellplating, double bottom tanks & bulkheads.
When this is done the ship will be allowed to carry half a cargo to ~~Sweden~~ Sweden. In the meantime the engine & boilers will be opened up and controlled and if no unexpected damages are found they will be made in order permanently. The Amsterdam Drydock Co want 7 weeks for the repairs. The "Bruinwisch" has now put in her claims for assistance and pumping and asks FL 5000:- so that the total claim for slavage, including the award to the people of the German Navy, is FL 12500:- The claim of the Bruinwisch is moderate. The other calim must in our opinion be considered a gratuity. We succeded in finding a good second hand lifeboat ,although she is somewhat smaller than the one lost, she can carry 24 persons. The crew is 24 persons all told. We remain, der Sirs,

Yours faithfully

Bärgarlön betald

SKN och SAAF meddelade 28.5. Rotterdam att " We approve payment people German Navy Fl 7500:- and pumping assistance Bruinwisch Fl 5000:- "

SAAF:s agent i brev 28.5. till SAAF

The ship is now in drydock and repairs coming on. The inspection of the engine is going on. The tunnelshafting is taken out and will be put in lathe for inspection,The crank & thrustshafts are in order. The tail shaft was pit in lathe and turned off. The boilers were inspected and found in order except the low preassure cylinder which is cracked in the body on P.S. near the bottom. The crack is horizontal and 30 cm long. We expect that the owners will claim a new cylinder. The damage is ascribed to the sudden ~~flooding of the~~ cooling off of the cylinder when the engine room was flooded.There was a considerable quantity of sand in the engine and everything has to be taken apart to be cleaned and inspected. There are some bearingmetals broken and the white metal of the excentric rings is in bad shape. The latter will not be repaired here as no proper white metal is available. Several minor defects turn up every day and as far as the materials are avialable and they can be repaired without causing delay they are all taken in hand immediately.

GUDRUN 30.4.43

Brev till SÄAF från Rotterdam 16.5.43

The port boiler is slightly damaged. This boiler was riveted on chocks and the rivets have gone through the boiler shellplating and those rivets are leaking somewhat and must be welded. There are 9 valvechests of the baxlgx andxbaxlastxpumpsxbroken bilge and ballast lines broken. 6 of them have to be renewed. The other 3 can probably be repaired.

Brev till Redaren från befh. Amsterdam 13.5.43

....godkänt förslaget att reparera pannorna och maskinen permanent, tillika med allaxjk hjälpmaskiner, utom lysmaskinen, vilken inte kan nyanskaffas här. Ävenså beslöts att endast täta själva skrovet; bottentankar etc provisoriskt så att fartyget skall kunna tagas till Sverige med eventuellt 1300 ton last under däck. För att iståndsätta fartyget permanent skulle enligt preliminäre beräkningar åtgå c:a 120 ton materiel, vilket svårligen kan anskaffas här, samt dessutom taga en avsevärd tid i anspråk. Ett 80-tal plåtar samt därav berörda spant, bottenstockar etc behöva tagas ut och förnyas respektive reiktas för permanent reparation. STB sida från huvuddäcket och neröver, inklusive slaget, är illa tilltygad ända från bogen till lucka 4. BB sida är mindre intryckt, men på ungefär samma längd. Hela botten är mer eller mindre upptrykct mellan lucka 1 och 4. Shelterdäcket är även upptryckt på flera ställen under salongshuset, befälshytterna samt mitt för 2ans och 3ans luckor.. Dessutom är ett flerta skador iakttagna på själva däckshusen, karthytt, styrhytt, teakbrygga, båtdäck, dävertar, bryggdäck, lejdare, brädgångar mm STB livbåt med utrustning förlorades helt och BB båt skadades. Inredningen i samtliga hytter, såsom träpaneling, möbler axxk och div av befälets och manskapets tillhörighhter skadades mer eller mindre. Vi erhålla fotogen här tillräckligt för att kunna bruka reservbelsyningen på hemresan. Radiotelefonen kan sålunda inte användas.

Högaktningsfullt E.Th.Niilsson

Dito den 9.6.43

I min skrivelse No 28 uppgav jag att allting i maskinen och pannorna skulle bliva permanent reparerat härstädes, men nödgas jag nu, sedan en noggrannare översyn kunnat företagas av allting i maskineriet, meddela Eder att följande skador konstaterats: I L.T.-cylindern har upptäckts en horisontal spricka c:a 300 mm lång i underkant BB. Ett stycke c:a 100 x 5 mm har lossnat i medeltrycksscylindern i BB överkant. Vitmetallen i alla excenterstropparne till Huvudmaskinen och ramlagren har lossnat och skadats av sand och kolstybb. Vitmetallen kan icke förnyas här.. Evaporatorn behöver överses och provås. Lysmaskinen måste förnyas och belysningsnätet med armaturer kontrolleras för ev förnyelse. Ett 30-tal naglar under maskinbädden behöver

.GUDRUN 30.4.43

förnyas. Samtliga 4 maskinskott måste riktas. Skotten äro deformerade och spanten krökta. Fläktmaskinen går endast att prov. reparera här. Reserv-propeller propelleraxeln är insatt härstädes eftersom den förutvarande är något skadad. Permanent reparation av ovanstående behöver således utföras i Sverige tillika med reparationen av samtliga skador å själva skrovet med däck, däckshus, inredning etc. Shelterdäcket samt STBp sidan av skrovet är nu förstärkta med prov.. anordningar..

Telegram t. rederiet från Rotterdam 14.7.43

Gudrun reparaturen b eebdet. Probefahrt heute.Ladeanfang denklich anfang [illegible]chster woche.

((Gudrun avgick den 23.7 till Rotterdam,anlände dit 24.7 för att inta dellast av 1300 ton Koks till Malmö))

Alla besättningens ägodelar stulna av tyskarna

Befh rapport beträffande förlusten

Då fartyget minsprängdes uppstod givetvis oro bland besättningen beroende på ovissheten huruvida fartyget skulle sjunka. En del av besättningen gick i STB båt som var skadad och vattenfylldes.Besättningen i sagda båt hade medfört effekter och dessa kunde ej bärgas från livbåten, vilken, efter det att en förpostbåt räddat besättningsmännen, drev bort och sjönk. Den kvarvarande delen av besättningen blev senare beordrad att lämna fartyget.Konvojfartyget lade till föröver vid Gudrun och besättningsmännen, som påskyndades av befälet på det tyska fartyget, hade ej tid eller möjlig-[illegible]t att under sagda brådsks springa till skansen akterut och i mörkret leta efter sina effekter. Den elektriska belysningen sattes ur funktion vid minsprängningen. Lördagen den 1.5 gsv Hamnkommendanten i Ijmuiden [illegible]rder att Gudruns besättning åter skulle begiva sig ombord i sitt fartyg och då besättningen kom ombord funno de att deras tillhörigheter i hytterna voro borta. Anmälan därom gjordes till bärgningsbolaget och hamnkommendanten men några effekter kunde ej tillrättaskaffas. Besättningen höll sitt rederi ansvarigt för förlusten och vid Gudruns ankomst till Malmö talade jag med mitt rederi om saken.Besättningen blev i Ijmuidem förhörd angående sina förluster och undertecknade sina listor på heder och samvete. Då resultatet av undersökningarna visade att besättningen ej lämnat oriktiga uppgifter utbetalades ersättningarna..

Gävle 23.11.43

E.Th.Nilsson Befh

SKN ersatt rederiet med 8214 kr för effekter den 17.11.43

GUDRUN 30.4.43

Prov. reparationen

Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij N.V. fram till 14.7 43 reparerat provisoriskt för FL 53.637:- omfattande arbeten i maskin-och eldrum där bl.a åtgärdats mängder av rörledningar som bräckts och akador på pumpar ,fläktmaskin, bottenventiler och sjöanslutningar. Räkningarna omfattar 14 tättskrivna folioark. I inredningen förnyades befh wc och befälets wc och i befälshytterna 6 tvåttfat i skåptvättställen .Ny wingpump i kabyssen. Ägarna anskaffat ny livbåt istf STB förlorade.

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ing.Sten Haeger besiktigat i torrdocka vid Öresundsvarvet i Landskrona den 5.8.43 ff

Gudrun alände till varvet den 5.8 och indockades samma dag.Utdockades den 13.1043. Reparationen avslutad först den 18.1.44 men Gudrun låg ännu 11.2.44 kvar vid varvet för utförande av arbeten för den nye ägarens räkning. Kostnader för krigshaverireparationen = 482.795:- kr

Flera av de maskinarbeten som utförts i Amsterdam var så bristfälligt gjorda att de måste göras om på Öresundsvarvet. Sålunda måste stora maskiner nedtagas i sin helhet och ilandtagas för översyn och även pannorna måste ses över. Betydande nyanskaffningar av inventarier måste göras.

Bordläggningen STB: 15 plåtar förnyas, 35 plåtar uttagas för riktning 9 plåtar och 3 kölstråksplåtar riktas på plats.55 spant & bottenstockar kapas o förnyas samt svetsas o uppriktas, 20 sidospant uppriktas, 73 sidospant kapas, losstagas, riktas o fastsvetsas. En rad intercosatler losstagas o riktas mm

Bordläggningen BB: 2 plåtar förnyas, 35 uttagas för riktning, 8 riktas på plats, 50 spant & bottenstockar kapas och förnyas samt svetsas & uppriktas,35 sidospant uppriktas mm Centerkölen uppriktas på 2 ställen. Rep, av fackcement och garnering.

Huvuddäck STB midskepps: 5 plåtar loss och riktas,10 balkar uppriktas mm

Huvuddäck BB midskepps: -"- -"-

Däcksbalkar: 50 st däcksbalkar uppriktas.

Midskepps STB: Rep.. av brädgång, skottplåtar,dörrar,brädgångsportar,plåtar i eldrumskappen,riktning av 5 däcksbalkar,ny teaklist t. salongsdörren

Midskepps BB: Riktning av dörren t. midskeppsgången,plåt & dörr i pannkappen riktas,brädgången rep. mm

BB gång: Skottet med dörr till maskin riktas.

Båtdäck: 736 löpmeter trädäck drives, dävertarna omnitas,ångröret till signalpipan ompackas, 2 bord med spant förnyas i BB livbåt

Bryggdäck: 366 löpmeter däck drives, isboxen förnyas, 12 däcksplankor kapas och förnyas,rep. av plåtkarmar på för- och akterkant.

Forts

GUDRUN 30.4.43

Övre Bryggan: 200 löpmeter trädäck drives, splitterskyddet repareras, däcket neddrages på mitten med nya därcksbultar, bryggskärmen upp- riktas på för- & akterkant, ny dörrkarm till navigationshuset BB, 5 nya fönterramar av teak på förkant, 2 nya fönsterkarmar av teak i STB skyddskur, rep av nakterhuset med huv mm

Lucka 2: Båda långskeppskarmarna riktas och däcket uppriktas på båda sidor om luckan.

Akterdäck: Spolröret repareras.

Skott: En mängd riktningsarbeten på aktre & förliga maskinskottet, på kolboxskottet i eldrummet STB & BB, på dämmskottet, tunneln mfl

Inredningen: Rep av kommoden i befh hytt, Ny spegel & takkupa i befh badrum, nytt ventilglas & ny takkupa i stuerts hytt, ny radio på kon- toret, Rep. av radiotelefonen, ny spegel i 2e mask. hytt, dito i kockens hytt, köksspisen ommuras , 5 kvm durkplattor i köket förnyas, överallt rep.. av lister och målningsarbeten.

Värmeledningsystemet: Rep. och ordningställes över hela fartyget.

Länsledningar, luft- & pejlrör: -"-

Maskin: Stora maskinen nedmonteras i sin helhet och ilandtages för rep. och översyn. Huvudmaskinens bottenram jämte 2 kolonnader STB samt den förliga och mellersta kolonnaden om BB , som äro sammanbyggda med låg- tryckscylindern och kondensorn, förnyas helt.

Vitmetallen frönyas helt i alla ram- & vevlager och i excenterstropparna.

Maskinen hopmonteras, ombordtransporteras åter, uppsättes, justeras och provköres.

Alla tryck- & tunnellager öppnas för besiktning, upplinas & justeras.

Nytt stativ till fläktmaskinen, uppriktning av fläkttrummman.

Evaporatorn öppnas, besiktigas, provas & hopkopplas åter.

Stora reduceringsventilen i kappen förnyas.

Ånglådorna i maskin & eldrumskapparna provas.

Alla ångrör av koppar ilandtagas, glödgas, provas, repareras och om- isoleras, ombordtransporteras åter och hopkopplas på plats.

Stora ångröret av stål ilandtages, provas och omisoleras.

Pannorna: Öppnas och rengöras, all aramatur ompackas, ventilerna inslipas, läckande pannrör omnitas, läckande växlar diktas, durkar och bärjärn repareras, isoleringen förnyas helt.

Styrmaskinen: Isärtages, besiktigas och repareras.

(Här följer listor på ~~däcks~~ maskin- och däcksinventarier som förnyas)

Dessutom skador som uppstått vid grundsättningen och vid kollisioner med bärgningsfartygen, enligt specifikatzion till en kostnad av 39575:- kr

Total reparationskostnad 525.295:- kr

GUDRUN 30.4.43

ASSURANS

SKN:s utbetalningar:

30.9.43 till J.H.Meiher & J.de Jong,Rotterdam 156.368:25 för reparation och bärgarlön.

16.11.43 till rederiet 8214:- för effekter

26.1.44 -"- 500.000:- a conto för reparation

17.3.44 till SÄAF 3740:-

18.5.45 till rederiet 68.320:15 i slutersättning

16.4.44 Lösen av dispache (Kaj Pineus, Gtbg) 2450:-

30.6.44 till Heinrich Burkhard,Hamburg, 1997:72 för dispache

30.6.47 till Duncker & Joly, Hamburg, 272:18 interventionskostnad.

Eget Historik

Lastångare på 1516 brton byggd 1924 vid Fredrikstads mek.Verksted av stål L. 79 B 12,2 Tillhörig red AB Bransmarin (Sven Redig) Hälsingborg. 2850 dw 600 ihkr triplemaskin av varevtes fabrikat. Welldäckad, med 4 luckor varav lucka I i brunn, 2 master & 4 bommar, skans i backen. Under reparation vid Öresundsvarvet såldes Gudrun i dec 43 för 1.800.000 kr till red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm och fick namnet Iris. (16-17.8.44 ... i ...)

2e styrmans 15-årige son drunknade i Rotterdam

Den 14.11.41 då Gudrun låg i Rotterdam drunknade 15-årige mässuppassaren Åke Sigurd Mattsson, f.7.4.26 i Bräkne-Hoby, son till 2e styrmannen ombord, Olof Martin Mattsson, 56 år.FAdern var med när liket draggades upp. Allt tyder på att pojken kl 19.30 på väg från akterskansen till midskepps i mörkret fallit ut genom en tillfälligt öppen brädgångsport midskepps där en stormlejdare hängts ut. Han kan ha lutat sig mot relingen i mörkret, i fallet slagit huvudet i en eka nedanför och drunknat.Han begravdes på rederiets beskostnad i Rotterdam.

Vrakkollision 13.11.45

På resa Iggesund-Antwerpen med full last av pappersmassa rände Iris kl 18.30 tis 13.11.45 i mörker och grov sjö på ett vrak 10'Ö Kiels fyrskepp och fastnade på vraket med förskeppet fram till akterkant på backen. Förrummet vattenfylldes trots stormläns. Efter läktring av last, med 30 tyska krigsfångar som arbetskraft, kunde Iris den 16.11 lyftas med pontoner och bogseras på grund vid Frierichsort för tätning.Först 13.12 dockad vid Howaldtswerke i Kiel. I juli 1960 såldes Iris för 188.330kr till en bärgnigsfirma i Wormer i Holland för att byggas om till läktare.

KATTEGATT 4.5.43

TVÅ DETONATIONER UNDER BOTTEN PÅ RESA I KONVOJ CUXHAVEN - EMDEN.

Journal.

Tors 29.4.43 03.10 avgått Oxelösund med last av järnmalm till Emden.
Mån 3.5 kl 16.30 fått tysk marinofficer och signalmatros ombord i Cuxhaven.
Tis 4.5 03.15 fortsatt resan i konvoj under tysk marinofficers ledning.
Kl 10.10 förmäkrtkes att fartyget skrapade i något föremål och omedelbart efter hördes två detonationer varvid fartyget skadades. Inget läckage vid pejlingar. Fortsatt resan. ((Se Burgundia 4.5.43 i samma konvoj))
Ons 5.5 kl 02.15 anlänt Emden Dock och förtöjt på anvisad plats.
Fre 21.5 vid besiktning av fartygets botten konstaerades flera mindre intryckningar vilka måste ha uppkommit på resan till Emden 4.5.

J.Fröjd 1e styrman | Claes Velsan 2e styrman | Hälsingborg 22.5.43 Helmer Johansson Befh

Besiktningsrapport

Besiktigats av Allan Zander i docka vid Hälsingborgs varv 22.5.43.
Inga minsprängningsskador observerats men 3 lokala intryckningari B-stråk nr 8 och C-stråk nr 4 & 8 i botten på STB sida akterut.3 plåtar riktats på plats,ett spant riktats, en växel omnitats.Tank 3 tryckprivats.
Kostnad 725:-
SKN ersatt detta belopp 14.3.44

Eget. Historik

Se Kattegatt 1.7.43

Övriga krigshaverier:
1.1.41, 28.11.41, 20.8 44.

BURGUNDIA 4.5.43

SKAKAD AV MINEXPLOSIONER I SAMMA KONVOJ SOM KATTEGATT,CUXHAVEN- EMDEN

Journal

Tis 4.5.43 på resa i konvoj mellan Cuxhaven och Emden minsprängdes på f.m tyska ss Eiger av 2 minor och ögonblicket efter exploderade en tredje mina, vilken Burgundia strax innan hade passerat tätt om BB. Vid explosionerna skakades Burgundia kraftigt. Upprepade pejlingar av tankar och rännstenar visade att fartyget var tätt. Anlänt till Bremen kl 20.55

Ons 12.5 kl 01.50 på resa Emden-Oxelösund,då Burgundia befann sig c:a 25 sjömil från Hubert Gat boj,skakades fartyget av en minexplison i närheten. Kl 11.25 pesserat Cuxhaven.Fartyget tätt vid pejlingar.

Fre 25.6 I Emden utsattes staden för bombangrepp kl 08.15-09.45. En bomb exploderade i hamnen c:a 100 meter från fartyget som skakades kraftigt. Tätt vid pejling.

Malmö 27.9.43

Carl Larsson
1e styrman

F.Cassel
Befh

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat. Burgundia kom till Malmö 26.9.43 och gick efter utlossning 30.9 till Landskrona för docknign vid Öresundsvarvet.Indockades 30.9 kl 14.30. Inga skador upptäcktes på propeller och skrov. Utdockades 2.10. kl 08.30 efter bottenmålning och gick till Kockums där Haeger 4.10 besiktigat afloat. Reparerat vid Kockums 4-13-10. Enligt befälet hade ínte huvudmaskinen fungerat tillfredställande efter de olika min- och bombexplosionerna 4.5- 25.6 och slag märkts i maskinen vid upprepade tillfällen. Då maskinen nu öppnades visade det sig att den "satt sig" något så att en brytning uppstått såväl i vevaxlarnasom i tryck- & mellanaxlarna. Pistongstången visat sig vara krökt i HT-cylindern så att tätningsringarna för packningsboxem til stången skurit i. Ett stort glapp uppstått i gejderlinjalerna. Även visat sig att trädäcken på båt-& bryggdäck blivit läck och måste drivas i en utrstäckning av 670 löpmeter.

Reparationskostnad 10825:- kr Samtidigt reperarades en del krigsskador från 1942 för 1200 kr.

Assurans

SKN 29.11.43 betalt Haeger 483:-

SKN 27.1.44 ersatt SÅAF med 13.709:18 (Inkl hyror,kost etc)

Eget

Historik

Se Burgundia 5.5.42

Övriga krigshaverier

16.3.41, 5.5.42,29.1.44

SIRVALL 7.5.43

" DET KÄNDES SOM OM LUFTEN SKULLE GÅ UR BRÖSTET "

Rapport

Avgick Luleå mån 3.5.43 destinerad till Stettin med last av 2007 ton järnmalm. Djupg F 17′8″ - A 17′9″ 17 ombv.
Minsprängd fre 7.5 kl 16.15 1½′rakt W. Stubbenkammers Lys- och klockboj nära Sassnitz. Vind SO-NW 3-4 Beaufort.Disig luft. 2e styrmans vakt,utkik på backen.Ingen skadad. Vatten inströmmade omedelbart i maskin- o eldrum

Oscarshamn 31.5.43
Gunnar Edwall
Befh

Journalutdrag

Mån 3.5 kl 17.50 avgått Luleå, kl 20.22 lämnat lotsen vid Rödkallen.
Tors 6.5 kl 22.08 Utgrundens fyrskepp i S 70° O., dist. 3/4′.
Fre 7.5 kl 15 passerat tyskt vaktfartyg tätt om STB, logg= 2′. latN 54 45,7′ long 13 33,9′. Erhållit tillstånd att fortsätta enligt seglingsinstruktionerna. Kl 16 styrt rv S 35° O,logg = 11′. Vind växlande 3, regnbyar,stundtals mycket disig luft.Barometer.744 mm. Kl 16.15 våldsam explosion i BB sida något akter om midskepps samt c:a 5-10 meter ut från sidan. Maskin - och eldrum började genast ta in vatten och i maskin utströmmade rusånga.För att stoppa upp farten och därigenom underlätta sjösättnadet av livbåtarna,kastade chiefen om maskin till back.Styranordningarna fungerade inte.Båtarna sjösattes och bemannades och hölls i beredskap. I den grova sjön blev det omöjligt att kvarligga med båtarna långsides varför order gavs till alle man att embarkera båtarna och lägga ut från fartyget. Trots energiska försök att hålla båtarnai fartygets omedelbara närhet drev dessa med vind och sjöallt längre bort.Efter en halvtimme anlände en motorbarkass från tyska marinfartyget Hercules som tog STB båt under bogsering upp i närheten av Sirvall. Barkassen återvände sedan och tog BB-båten på släp. Som Sirvall var i sjunkande tillstånd ansågs det ej rådligt att kvarbliva i omedelbar närhet av fartyget, utan bogserade barkassen båda båtarna upp till Hercules där besättningen omhändertogs och utspisades. Enligt uppgift togs livbåtarna upp på Hercules däck. Besättningen fördes senare med båt in till Sassnitz och inkvarterades genom konsulatet i en militärbarack. Sirvall, som tagits under bogsering av ett tillskyndande marint bärgningsfartyg,sjönk på 12 meters djup innan land nåtts. Befh och 2e styrman kvarstannade i Sassnitz till den 105.De övriga reste 8.5 från Sassnitz och kom till Hälsingborg den 9.5

Oscarshamn 31.5.43
Befh

(Sirvall hade efter översyn vid Norrköpings varv börjat seglationen för 5-6 veckor sedan)

SIRVALL 7.5.43

Crew list (Förnamn,adresser SKN)

Befh Nils Gunnar Edwall, Kolbergsvägen 34,Oscarshamn, 12.11.09 (10 år ombord)
Ie styrman O.B.Högberg, 2.5.04 i Rättvik (18 år ombord)
2e styrman Ben Eidor Karlsson, 16.4.95 i Misterhult (4 år ombord)
Chief Sven Arvid Svensson, Knäppingsborgsgatan 34,Norrköping,5.12.82 i Jonsberg (3 år ombord)
2e maskinist Karl J.V.Johansson, % A.Enmark,Bergviken,Luleå, 15.2.94 Koby(2 år ombord)
Stuert Carl A.Svensson, box 33, Bergkvara, 10.1.90 Söderåkra (13 år ombord)
Kock Harry R.Ström, Stigbergsgatan 15,Göteborg, 3.5.08 Asarum
Timmerman Axel J.Rosén, Prästgatan 6, Norrköping, 26.9.89 Norrköping
Matros Josef Fredrik Andersson, Sjömanshemmet,Norrköping, 19.3.95 i Kvarsebo (23.3.43)
Matros Gösta N.V.Olsson, Östra Karsbo, Fågelmara, 23.3.18 Ryssby
Lättmatros Helge H.Hertzman, Karlsro,Gusum, 14.4.20 Tryserum
Jungman Nils Rune Alsén, Södra Kyrkogatan 37,Norrköping, 28.4.23 N-köping
Jungman Åke Axel Johnsson, Sjöfolksförbundet, Norrköping, 23.5.19 Ölvi
Eldare Emil S.Kullenberg, Björkdalen, Tranås, 3.9.03 Säby
Eldare Gunnar W. Lantto, Åkesdal, Frista, 4.7.13 Kiruna
Eldare Gustav A.Håkansson, N.Fogdelyckegatan 41, Karlshamn, 12.5.12 Asarum
Lämpare Jack E. Larsson, % Klas Borg, Vilbergen,Norrköping, 13.2.24 (norsk)

Sjöförklaring i Norrköping 8.6 43 kl 12

Sakkunniga: Hamnkapten B.J.Andersson & sjökapten Henry Lind: inga frågor.
FörSKN speditör Hans Öhrström
Fartygets huvudredare Josef W.Nilsson infunnit sig
Maskindagboken förlorad.

Befh Edwall: Företett en handling med påskrift "Kursändring utfärdad av CM den 25.3.43, väg 51, från Swinemünde till Stettin." vilken handling utlämnats till befh av Sjöfartskontrollen i Härnösand den 13.4.43. Befh å sjökortet lagt ut fartygets kurs enligt dessa anvisningar och någon avvikelse från anbefalld kurs hade ej skett.
Befh lämnat bryggan och gått ner i salongen kl 15 sedan vaktfartyget passerats. 2e styrman hade kl 13 tagit vakten. Matros Andersson stod till rors,jungman Johnsson utkik på backen. Explosionen inträffade ungefär ½' rakt W Stubbenkammers lysboj.Kompassen sprängdes vid explosionen, varför någon pejling inte kunnat tagas, för att få fram exakt position. Vid explosionen kastades allt i salongen huller om buller och befh blev för ett ögonblick helt bedövad. Därefter störtat upp på bryggan. Maskin och aktre lastrummet hade genast börjat vattenfyllas medan förrummet till en början hållit tätt. Befh beordrat besättningen

SIRVALL 7.5.43

i båtarna och själv tagit plats i STB båt, som blev vattenfylld i den grova sjön. Då den inte kunde ros drev den så småningom bort från fartyget. BB-båten under Ie styrmans befäl avlägsnat sig från fartyget. Då båtarna av motorbarkassen förts bort från Sirvall låg fartygets akter under vatten Två marinbogserare kommit ut från Sassnitz och försökt bogsera haveristen mot Sassnitz men Sirvall sjönk innan hamn nåtts.Befh var då inte närvarande Magnetminan sannolikt flygfälld.

2e styrman Karlsson: Tagit vakten kl 13.Följt marinens kursanvisningar. Bojarna som utmärker vägen varit vanliga bojar av olika utseende,svåra att upptäcka. Bojarna ibland flyttat sig något från de för dem bestämda positionerna. Passerat Stubbenkammers Klock- & lysboj om STB. Vädret disigt med ganska grovsjö, Explosinen varit mycket våldsam. Vid pejling av bottentankarna befanns nr 2 vara vattenfylld. Rummen inte pejlats. Ett försök gjorts att styra mot kusten men då rodrets hjärtstock bräckts vid explosionen fungerade inte styrningen, som visat sig orörlig. Dessutom hade kompassen krossats. 2e styrman gått i STB båt tillsammans med 7 anda besättningsmän. Båten varit vattenfylld så att 4 man fått ösa "i ett." för att hålla den flytande. Inte funnits någon möjlighet att ro den. BB båt däremot rott undan så fort den länsats. Sirvall sjunkit under bogsering c:a 3′söder om olycksplatsen i närheten av Kollikerort. Då fartyget tidigare gått denna väg flera gånger måste det ha varit en magnetmina.

Matros Andersson: Explosionen inträffat vid 16.15-tiden den 7.5 då han stått till rors sedan kl 13. Disigt. Inte särskilt hög sjö. Kan inte erinra sig ha sett några bojar mellan vaktfartyget och olycksplatsen. Minns inte vilken kurs han hållit, troligen S 35 O som angivits i skeppsdagboken. Inte hellersett Stubbenkammers lys- o klockboj. Vid explosioner befann sig fartyget " i närheten av kritbergen utanför Sassnitz." Vid explosionen akter om tvärs på BB-sidan hade fartyget "liksom hävt sig ur sjön och det hade känts som om luften skulle gå ur bröstet", men Andersson hade stått kvar vid ratten. Sedan det konstaterats att ratten inte gick attrubba lämnade han rodret och gått ner från bryggan. Senare hört att befh därpå kommit upp på bryggan och tagit rodret. Livbåtarna hängde utsvängda och hade snabbt sjösatts. Andersson gått i STB båt som varit vattenfylld och måst ösas i ett kör för attintesjunka. Det hade inte gått att ro den. Efter en stund kom en motorbarkass till platsen och bogserade STB-båten tillbaka till Sirvall som då låg med akterskeppet djupt nersjunket.Ventilerna akter låg ungefär i vattenytan. Båda livbåtarna senare bogserats över till Hercules där folket tagits ombord.

SIRVALL 7.5.43

Jungman Johnsson: Stått utkik på backen. Disig luft och dålig sikt. Gropig sjö. Efter det vaktfartyget passerats ej sett några bojar. Vid explosionen befann sig Sirvall "nånstans utanför kritklipporna vid Sassnitz." Häftig hävning i fartyget vid explosionen som inträffat på BB sida akter om bryggan. Inte känt lufttrycket särskilt kraftigt på backen, men dörrar slitits upp i hytterna i förskansen. Genast rusat ner och varskott frivakten.En av styrmännen pejlat lastrum o tankar. - Skyndat till båtarna. De som varit i maskin kommit upp på däck. Maskin-och akterrum börjat vattenfyllas. Johnsson gått i BB båt som varit halvt vattenfylld men kunnat ros.I den grova sjön hade de dock inte kommit någon vart.Så småningom drivit bort från fartyget- Hercules bärgat såväl folket som båtarna.

Chiefen Svensson: Gjorde sin första resa som chief efter att ha varit 2e maskinist ombord i 2 år. Maskindagboken förvarats i hans hytt medan kladden funnits i maskin. ~~Tagit vakten kl 13~~ Eldare Kullenberg törnat till i eldrummet kl 16. 2e maskinisten tagit vakten kl 13. Chiefen befunnit sig i sin hytt midskepps STB vid explosionen.Allt i hytten kastats om vartannat. Eftersom fartyget gick med full fart rusade chiefen genast ut i gången och ropade ner i maskin att farten skulle minskas till sakta.Sedan ordern utförts gick han upp på däck och fick där av befh order att " sätta maskinen på back." Svensson själv gått ner i maskin och verkställt denna order. Vatten strömmade då in i maskinrummet. Då Han återkommit på däck fick han av ~~befh order att~~ av befh order om "full fart framåt",varför han ånyo kättrat ner i maskin och verkställt ordern. Vattnet stod då 3' över eldrumsdurken och c:a ½' över den högre belägna maskindurken. Gått upp igen och hoppat i BB båt som var halvt vattenfylld och svår att ro.Från livbåten sett att fartygets roder hängt snett med bruten hjärtstock. Sedan båten drivit iväg ett stycke från Sirvall kom en motorbarkass och släpade den tillbaka till olycksplatsen.Sirvall låg då med hyttventilerna akter i vattenlinjen och förskeppet något upplyft. Maskindagbokem hade mycket väl kunnat bärgas om någon tänkt på det.

Befh: Anmärkt att sedan maskin på hans order ställts över till sakta back hade några vidare maskinmanövrerinte företagits. Befh därefter visserligen givit order om " sakta fart framåt" men chiefen hade vägrat utföra denna order eftersom han ansåg det förenat med livsfara att gå ner i maskinrummet.(Fartyget var ändå minsprängt och hade malmlast.)

Chiefen: Vidhållit sintidigare berättelse men förtydligat den: Då han efter explosionen kommit upp på däck hadebefh beordrat "back" utan att ange om han menade "sakta back" eller " full back". Sedna Svensson

SIRVALL 7.5.43

Sedan Svensson s jälv utfört ordern hade han gåttupp på däck och befh hade då givit order om " full fart framåt" varpå Svensson omedelbart gått ner igen och verkställt ordern. Maskinen, som antagligen varskadad, hade då redan börjat sakta farten. Innan fartyget övergivits hade den stannat av sig själv. Om detta berott på skador eller på det stigande vattnet kunde inte Svensson avgöra. Svensson bestred bestämt atthan skulle ha vägrat utföra befh order.
Sedan ovanstående tillägg upplästs ,förklarade Svensson att han toge detsamma på den avlagda eden. På fråga förklarade sig ingen av de närvarande ha något ytterligare att anföra i saken.

Zählkarte für Schiffsunfälle von Schiffen aller Flaggen an der Deutsche Küste.



Jahr: 1943
Staat: Preussen.
Provinz: Pommern
Einsendende Behörde: Strand-Amt Jasmund in Sassnitz.
7.5.43 kl 17.15 Uhr N.54 37,4′- O.13 41,4′ Frachtschiff Sirvall Oscarshamn Dampfer mit 2 Masten. Brutto 1484 RT. Netto 998 RT. Eisen Brit.Lloyd. G.Edwall. 16 Mann. 2000 tonnen Eisenerz - voll beladen. Luleå-Stettin. Windsträrke W 5 Beaufort. Seegang: 4.
Schiff ist auf N.54 33,4′- O. 13 41,5′ gesunken. Bei den Schiff sind 10 meter Wassertiefe. Masten und Schornstein ragen aus dem Wasser. Wahrscheinlich Minentreffer.
Das Schiff befand dich auf der reise von Luleå nach Stettin. Nachdem Arkona passiert war und der vorgeschiebene Weg eingehalten wurde, erfolgte plötzlich um 17.15 Uhr 7.5.43 eine heftige detonation, die sich am stärksten zwischen Maschinenraum und Laderaum 3 auswirkte. Die Lenzvorrichtungen konnten nicht mehr gebraucht werden, da sich der Maschinenraum sehr schnell mit Wasser füllte. Das Schiff ist gesunken. Die gesamte Ladung ist im Schiff verblieben. - Schiffszubehör, mit ausnahme der Rettungsboote und der effekten der Besatzung, ist im Schiff verblieben.
Die Mannschaft hat das Schiff am 7.5 18Uhr in eigenen Rettungsbooten verlassen und wurde später durch ms Sellin nach Sassnitz gebracht. Der Schlepper "Ortrud" schleppte das sinkende Schiff von der unfallsstelle bis zur position N 54 33,4′- O. 13 41,5′, wo es am 20.30 Uhr gesunken bist. Zur hilfeleistung standen die Schlepper "Adolf Hühling","Dorsch" " Ortrud", "Beowulf" , "B.P.46" und " Freja" zur verfügung.
Schiff ist in Schweden versichert. Verklarung wird in Schweden abgelegt.

Sassnitz 8 Mai 1943
Der Strandhauptmann

SIRVALLL 7.5.43

KK memorial 23.7.43

Minsprängning, sannolikt förorsakad av explosion från en magnetmina
Ex officio Bertil Lindhé

UDHP 80c 3518

Vicekonsuln i Sassnits till konsulatet, Stettin, 8.5.43

Telefonisch machte ich ihnen heute vormittag schon meldung das gestern nachmittag 5.30 Uhr DSZ der Schwedische Dampfer Sirvall etwa 3 Seemeilen nordwestlich Stubbenkammer auf eine magnetische Mine angelaufen ist. Das Schiff ist nach auskunft des Kapitäns BB mittschiffs etwa in höhe der 3 Ladeluke getroffen und sackte gleich achtern weg. Der Kapitän liess sofort bei grober See die Besatzung in die Boote gehen. Er selbst blieb mit dem I Steuermann zunächst anbord. Das Schiff lief noch rückwärts, da der Maschineraum aber unter Wasser und nicht zugänglich war, konnte die Fahrt nicht gestoppt werden. Die Besatzung wurde später von einem in der nähe befindlichen Marinehilfsschiff an Land bugsiert bis es in der höhe des Kieler Bachs bei 10 meter Wassertiefe festkam. Hier stellte sich später noch der Dänische Bergungsdampfer "Freja" ein, der soweit ich unterrichtet wurde, die Nacht an der strandungsstelle verblieb. Das Schiff befand sich mit Erz beladen auf der fahrt von Luleå nach Stettin. Der Schiffsbesatzung selbst ist unverletzt geblieben; Der I Steuermann mit 15 Mann haben heute über Warnemünde-Gjedser die heimreise nach Trelleborg angetreten. Die Reederei Oesterberg in Trelleborg ist durch vermittlung der Schwedischen Gesandtschaft von der Havarie in kenntniss gesetzt.

Galitz Vic-konsul

Brev till SKN från H.UnérAB, Skeppsklarerare, Norrköping 8.6.43

Sjöförklaring ss Sirvall

Vi tacka för Edert ärade avgårdagen med fullmakt för brevskrivaren att representera Eder vid sjöförklaringen vilken idag avhållits inför härvarande Rådhusrätt och förlöpte normalt. Efter bestättningens vittnesmål förekom emellertid en divergens mellan befh, kapten Edwall, och övermaskinisten Den senare hade i sin version av händelseförloppet efter minsprängningen uppgivit att han först en gång gått ned i maskinrummet för attpå befh order giva "back" i maskinen. Därefter hade han ytterligare en gång gått ned i maskinrummet och på befh order givit " full fart fram" då det var befh avsikt att, ehuru fartyget var i hastigt sjunkande tillstånd, söka sätta fartyget på grund. Befh anmärkte emellertid häremot till rättens ordförande och uppgav att övermaskinisten, under ursäkt av livsfaran, vägrat

SIRVALL 7.5.43

att åter gå ned i maskinrummet och verkställa befh order om "full fram". Övermaskinisten vidhöll emellertid riktigheten av sina uppgifter. Som befh, enligt sin rapport, konstaterat att fartygets hjärtstock skadats så svårt av minexplosionen att fartyget helt mist styrförmågan och därtill maskinen, på grund av att det inträngande vattnet släckte fyrarna, strax därpå stannade, torde det väl knappast ha någon betydelse om ordern om " full fram" blev verkställd eller ej. Så snart protokollet blivit utskrivet skola vi översända ett ex till Eder.

Högaktningsfullt
H. Unér mAB

VRAKET.

Max Doflein, Hamburg 11.5.43, till SKN

...Das Schiff ist auf 10 meter Wassertiefe gesunken zwischen Stubbenkammer und Sassnitz und zwar mehr nach der Leuchtfeuer Kollikerort. Das Wasser steht auf der Schiff bis an das Bootdeck und am hinteren teil soll es etwas höher aus dem Wasser ragen." Bugsier håller en bärgning för svår på grund av malmlasten och den steniga bottnen som gör det svårt att få lyftbrokar under skrovet. " Ohne Hebeschiffe wird die Bergung für unmöglich gehalten. Hebeschiffe stehen aber in absehbarer Zeit nicht zur verfügung. Die erlaubniss zum bergen liegt inder Hand der betreffenden Dienststelle der Kriegsmarine. Man muss also abwarten müssen."

Dito, Hamburg 9.11.43

Ich habe festgestellt dass das Wrack von Dampfer Sirvall noch genau so wie beim untergang an der gleichen Stelle liegt und dass bergungsmannöver bisher nicht stattgefunden haben.

Doflein, telegram till SKN, 2.10 44

Sirvall Deutsche interessenten nicht vorhanden = Doflein (Ang. försäljning av vraket)

Doflein, brev till SKN, Hamburg 30.9.44

In anbetracht der ungünstigen lage des Schiffes und dass es noch die volle Erzladung an bord hat, sowie ferner, dass es sich um ein vollkommen altes Schiff handelt, haben die interessierten Firmen einen ankauf abgelehnt.

Vraket sålt

Vraket såldes av SKN 17.1.45 för 2000 sv, kronor till entrepenör Henry Andersen, Kastrup, " på den plats och i det skick det nu befinner sig."

Livbåtarna

30.6.43 skrev Sirvalls rederi till SKN att ss Dagfrid, som avgick från Swinemünde 25.6, till Trelleborg fraktat div bärgat gods från Sirvall,

SIRVALL 7.5.43

nämligen 2 skamfilade livbåtar värda högst 50 kr stycket och båtarnas utrustning, bl.a 2 kompasser värda 20 kr och en säck med 16 smutsiga filtar värda 5 kr styck. Kommanditbolaget Österberg & Co i Trelleborg bjudit 225 kr för alltsammans vilket SKN accepterat. De 2 vattenfyllda livbåtarna hade några dagar efter olyckan införts till Swinemünde av ett Artillerieschulschiff och lämnats till Wasserschutzpolizei. Proveny för SKN 176:50

Effekter

Rederiet utbetalat 16926:75 SKN 15.6.43 ersatt 11736:75

Befh förlorat för 3115:- plus instrument för 860:25 inkl mausergevär med 30 patroner. Enligt tysk uppgift sid 5 skulle besättningens effekter ha bärgats från fartyget,vilket dock inte SKN noterat. Rederiet betalat begärd ersättning till samtliga och ersatts av SKN enligt lag

"Familjebåt". Egna noteringar

Sirvall var med sina 61 år en av handelsflottans veteranångare och en trivsam båt där alla varit som en enda stor familj.Sjuert varit 13 år ombord, befh 10 år, chiefen 9 år, Ie styrman 8 år .. ett sammansvetsat kamratgäng som nu skingrades. 2e maskinisten var junioren bland dem med bara 2 år ombord. - Befh stannade några dagar längre i Stettin för att tillvarata rederiets intressen. De övriga kom mån 10.5 till Hälsingborg med färjan från Helsingör efter att ha åkt via Stettin-Warnemünde-Gjedser. Det blev ingen bärgning av, dels på grund av malmlasten ,dels på grund av fartygets ålder och utsatta läg. Vraket såldes j an 45 av SKN tillen dansk entrepenör i Kastrup.

Historika

Lastångare på 1484 brton byggd 1882 vid Dixon Rayltons shipyard i Middlesbrough av järn. (Ex Broxvik, Ibis, Louise) L. 78,2 B.10,7 Tillhörig ett partrederi i Oscarshamn med dir. Josef Wallentin Nilsson i Norrköping som huvudredare. Welldäckad, 4 luckor, 2 master,500 ihkr triplemaskin, 2100 dw, 675 stds, skans i backen. - Kom till Sverige 1889 som Louise,inköpt från Burdich & Cook, London av Ångf.AB Ibis i Göteborg.Hon blev som Ibis en av de största ångarna i Göteborgsflottan. 1894 reparerades hon för 15000 kr efter grundstötning vid Söderarm, ett stort belopp på den tiden 1906 överfödes Ibis på Ångf AB Viking i Göteborg och såldes i samband med uppläggning vintern 1908-09 för 95000 till red AB Rekord(Axel R.Nilsson) i hälsingborg, men behöll nemnet Ibis. 1917-29 hörde hon som Broxvik hemma i Norrköping - Norrköpings red AB- och fick namnet Sirvall i nov 29 då hon såldes för 180.000 till red AB Vallde (hamnkapten John Edwall) i Oscarshamn. Detta rederi gick i likvidation juli 1936 och Edwall stod sedan som huvud-

SIRVALL 7.5.43

redare till sin död 1938. Ny huvudredare blev dir. Josef Nilsson i Norrköpin med kommanditbolaget Österberg & Co i Trelleborg som korrespondentredare. Ibis förste befh 1889-1934 O.Lindblom avled 1934.Han hade på 1890-talet en tam björn och en hund ombord som sällskapsdjur. Hans ~~efterträdare~~ efterträdare kapten C.G.Palmgren hade 1885 varit sekond på ingeniör Nordenfeldts ubåt då den som världens första ubåt företog provdykningar i Öresund. Kapten N.G.Edwall kom ombord som styrman 1933 för att sedan avancera till befh. - 1927 fick Broxvik bottenskador vid grundstötning vid Saltholm och reparerade vid Kockums. I Juli 35 grundstötte Sirvall vid Kapelluddens fyr på Ölands östkust men infördes av Neptunbolaget till Kalmar -Vid krigsutbrottet 39 låg hon i engelsk hamn och blev 9.4.40 fastinnanför spärren. - 1.9.40 grundstötte Sirvall på resa Lübeck- Gävle i barlast vid Långviks Udde i Öregrundsgrepen mentog sig flottefter 5 timmar medhjälp av varpankare och en bogserbåt och hade endast fått några bucklor i botten. Den 12.4.41 på resa Bremen-Hälsingborg fick hon alla 4 propellerbladen avslagna vid gång i oackis i södra Öresund med kollast. Togs in till Malmö bogserad av en isbrytare.

LUOSSA 12.5.43

bukten samtidigt som Röda Bolagets Dan anlänt för att assistera. Kl 20.40 även bogserbåten FlinträNnan kommit ut till Luossa avrvid Adolf Kuhling lämnade. Kl 22 förtöjt på anvisad plats i Malmö hamn utanför m/t Atlantides.

Maskindagboken

Ons 12.5 kl 12.50 Tysk sommartid inträffade en explosion vid 5ans lucka. Vakthavande maskinisten omedelbart stoppat huvudmaskinerna. Vid närmare undersökning befanns att bröstet till sidobottenventilen å kylvattenledningen samt bröstet till kylvattenavloppet å 3ans hjälpmotor brustit. Ventilerna stämplades, tunnelluckan stängdes emedan vatten strömmade in i tunneln och även från sprungna ~~xäx~~ naglar i skottet mellan maskinrummet och 6ans BB tank. Ballastpumpen satts igång kl 13 för länsning av maskinrummet. Visat sig att maskin kan hållas läns. Även märktes vid omedelbart företagen pejling att vatten börjat strömma in i smörjoljetankarna. Vidare var luftblåsan i aktre sanitetspumpen samy ventilen för läns från BB rännsten brustna och pådragningsmotstånden till båda smörjoljepumparna sönderskakade. BB reparerats provisoriskt för ev. bruk. Elektriker Carlquist och 2e motorman Boman skadats vid explosionen.

Crew List

Befh Arnold Halfdan Eriksson, Tellebro, Järna, 3.2.86 Munktorp (Juni 40)
1e styrman Torsten Ardahl, Göteborg, 15.6.93 (Sept 41)
2e styrman Thorleif Feuk, Stockholm, 29.11.03 (18.5.42)
3e styrman, Gunnar Bagge, Svenljunga, 28.1.14 (21.3.43)
Telegrafist G.Malmborg, Stockholm , 5.2.00
Chief Sigvard Swedner, Magglehem, 10.2.87 (Juni 42)
1e maskinist A.Löfgren, Umeå, 11.12.98
2e maskinist Douglas Svensson, Brunnby, 19.12.16 (2 mån)
3e maskinist G.Bergström, Stockholm, 30.9.03
Båtsman E.Andersson, Landskrona, 20.4.14
Timmerman E.Olsson, Torp, 15.5.92
Matros H.Bergman, Össjö, 10.7.12
Matros K.Jonsson, Kråkemåla, 20.10.97
Matros A.Nilsson, Björke, 21.2.18
Matros B.Karlsson, Madsejö, 17.7.06
Lättmatros Magne Sievertsen, Hammeröy, 29.7.20 (N) (Sedan 1939)
Läätmatros J.Nordin, Gudmundrå, 16.12 17
Lättmatros G.Persson, Trolle-Ljungby, 14.4.16
Jungman E.Solberg, Hammar, 28.4.10
Jungman K.Mårtensson, Kastlösa, 4.12 25

Forts

LUOSSA. 12.5.43

Crew list forts

Elektriker Karl Thure Carlquist, Odensåker, 20.2.97 Skadad
Svarvare K.Almlöf, Malmbäck, 19.6.16
1e motorman K.Fisch, Össeby-Garm, 15.1.93
2e motorman John Gustav Ragnar Boman, Oxelösund, 11.11.06 Ogift
(Avled på sjukhus i Kiel av sina skador)
2e motorman T.Karlsson, Hammarö, 2.5.00
2e motorman A.Magnusson, Träne, 1.4.00
2e motorman Karl Gustafsson, Gudmundrå, 2.3.95 (2.10.42)
2e motorman N.Andersson, Skellefteå, 10.11.19
Steward O.Hallberg, Osby, 13.5.04
1e kock A.Arvidsson, Björnekulla, 14.3.18
2e kock N.Karlsson, Guldsmedshyttan, 20.4.18
Salongsuppassare K.Lundin, Ösmo, 18.10.16
Mässuppassare A.Jonsson, Hedefors, 20.7.24
Skansuppassare I.Andersson, Västra Karup, 19.3.27

Sjöförklaring i Malmö 21.5.43 kl 16

Sakkunniga: Hamnkapten G.Winberg & rektor T.Kinberg
Advokat Herman Övden för SKN
Advokat Åke Wettermark för "Danske Rederes Retsvern" (Representerade motorskonaren Grenen av Köpenhamn)

Befh Eriksson: 3e styrman vakthavande på övre bryggan vid explosionen. Befh befunnit sig på undre bryggan. Minan antingen akustisk eller magnetisk. Strömmen hade varit påsläppt i avmagnetiseringskabeln,vilken skulle ha kontrollerats i Stockholm.Enligt befh mening vore sådana kabla inte riktigt effektiva. Luossa följt anvisad kurs i minleden.Efter explosionen drev fartyget 300-400 meter åt STB från den anvisade kursen. Telegrafiskt meddelande sänts genastefter explosionen och svar erhållits från tysk sida att hjälp avsänts både för de skadade och för fartyget Grenen hade mött c:a 30 minuter efter explosionen och befh hade anropat skonaren och bett dem komma upp långsides. Befh frågat Grenens befh om han ville åtaga sig att bogsera Luossa mot land eftersom det inte var säkert att fartyget skulle hålla sig flytande. Kl 14 hade Grenen börjat bogsera med c:a 1 knops fart. Grenen var en skonare med hjälpmotor och det skulle tagit henne 7-8 timmar att släpa Luossa in på grundare vatten. Under tiden pågick tätningsarbeten i maskinrummet på Luosssa och efter c:a 45 minuters bogsering anropade Luossas Befh Grenen och bad dem avbryta bogseringen eftersom ingen risk fanns att Luossa skulle sjunka. Då bogseringen avbröts befann sig fartyget 400-500 meter från den plats

LUOSSA 12.5.43

där bogseringen inletts, och djupet var detsamma där. Befh bett skonaren ligga kvar tills tysk hjälp anlänt. Befh tänkt sig möjligheten att med Grenen föra de 2 skadade till hamn om den tyska hjälpen dröjde alltför länge. 2e motorman Boman fått inre skador i bröstet och revben knäckta och avled på sjukhus i Kiel. Elektriker Carlquist skadat ena axeln och huvudet. Ännu vid tiden för sjöförklaringen kvar på sjukhuset i Kiel, men på bättringsvägen. Båtsmans skada obetydlig. Befh funnit det lämpligt att låta Grenen ligga kvar även efter det planet hämtat de skadade. Det är en oskriven lag till sjöss att ett fartyg i närheten av ett skadat fartyg kvarligger i närheten tills rekvirerad hjälp anlänt. Kl 17.45 [illegible]n en minsvepare fram till Luossa och Grenen fortsatte sin resa.

1e styrman Ardahl: Gick vid explosionen i BB gång från mässen..(Upprepat vad befh berättat) Grenen hade bogserat med c:a 1 knops fart [illegible]h förflyttat Luossa högst 1/4-dels distansminut.

2e styrmsn Feuk: Stod vid lucka 4 vid explosionen. Lugnt, klart och vackert väder. Livbåtssignal blåsts i sirenen omedelbart efteråt. och samtidigrt hade timmerman beordrats pejla runt. Grenen hade tillkallats med sirensignal då hon närmade sig.

3e styrman Bagge:x I navigationshytten vid explosionen. Genast sprungit ut på bryggan och blåst livbåtssignal i sirenen. Strax därpå hade telegrafisten på befh order sänt ut telegram om minsprängningen. Då Grenen närmade sig hade hon anropats och gått upp långsides BB. Grenens befh efterkommit begäran om bogserhjälp, men efter 400-500 meters bogsering ankrade Luossa.

[illegible]ttmatros Sievertsen: Utkik på backen. Inte sett någon drivmina.

Chiefen Swedner: Vid explosionen skyndat från sin hytt ner i maskin och fann att vatten börjat strömma in där.

2[illegible] maskinist Svensson: Vakthavande i maskin. Explosionen mycket kraftig. Huvudmotorn skadats så att den blev onrukbar och vatten börjat strömma in från tunneln.

2e motorman Gustafsson: Stod vid 1ans hjälpmotor då det small. Vatten genast börjat ~~skärmmaxxixx~~ strömma in.

KK memorial 20.7.43

Explosion av magnetmina eller akustisk mina. Exx Officioxx
Bo Bergström

Bärgarlönskrav. SKN EIII 261

Telegram till rederiet, avsänt Köpenhamn 19.5.43 kl 13.15

Vor kaptain Farups motorskib Grenen rapporterer at have bjerget ms Luossa straks efter minespreingningen onsdag 12.5 under fare for egen minspreng-ning. Vi kraever bjergelönn fastsat etter rettens skön eller efter gensidig

LUOSSA. 12.5.43

overenskommelse.Bjergede verdi anslaas til 5 millioner for skib plus ladningsverdi foreslaar bjergelön 500.000 danske kroner.Grenens sjöforklaring afholdes i Köpenhamn omkring 24.5 = Dragoship

SKN i brev till rederiet, Sthlm 20.5.43

...Grenens krav på bärgarlön fullständigt orimligt överdrivet. Ersättningen måste beräknas efter helt andra normer än vad Grenens rederi t.v. synes vilja göra.

Telegram redriet till Dragoship i Köpenhamn 20.5.43

Gårdagstelegrammet emotttaget. Luossas sjöförklaring Malmö imorgon fredag. kl. 16. Finna edert krav orimligt = Malmfartyg.

Brev från Grenens rederi till Grängesbergsbolaget 19.5

R.Fischer-Nielsen,D/S A/S Drago AB
Köpenhamn
Amaliegade 35.

Ang. Bjergning af ms Luossa.

Vi fik i formiddags telefonisk meddelelse fra kaptainen S.J.Farup paa vort ms Grenen om at han onsdag 12.5 paa rejse Köbenhavn-Rostock fik öje paa et stort motorskib der laa med nödflagg oppe og drev for vinden. Ombord paa motorskibet, der viste sig at vaere ms Luossa, anmodede man ms Grenen om at komme hen paa siden for at assistere,da skibet var ved at synke, og man önskede saa vidt muligt at söge skibet bogseret ind paa lavt vand, for saaledes at bedre at kunne bjerge skib og ladning.Kaptajn Farup forklarer at han aatog sig dette arbejde trods den minefare han udsatte sit eget skib for ved at avvige fra den fastsatte sejlrutten, og efter at have faaet en trosse ombord slebte Grenen ms Luossa ind paa lavt vand, hvilken slebning varede en timmes tid. Da slaebearbejdet var forbi anmodede man fraa Luossas side Grenen at blive liggende indtil ydligere assistance kom til stede, hvilket skete nogen tid etter, og Grenen fortsatte deretter sin afbrutne rejse.Efter konference med "Danske Rederes Retsvern" sente vi dem idag fölgende telegram (Se sid 4) Saa snart vi har modtaget kaptajnens rapport skal vi sende dem kopi heraf lige som vi skal meddele dem hvornaar söforklaring skal finde sted i Köbenhavn, då vi gaar ud fra, at de önsker at vaere representeret, ev, gennem en hervaerende representant.

Med Höjagtelse
Dampskibselskabet Drago AB

(Grenens sjöförklaring hölls 25.5 i Köpenhamn, men inget protokoll finns i SKN-mappen)

Grängesbergsbolaget till Drago 26.5.43

Vi mottoge i rätt ordning edra telegram av den 19 och 24 ds jämte edert bre

LUOSSA. 12.5.43

av den 19 ds beträffande krav på ersättning för den assistans Edert ms Grenen lämnat Luossa den 12 ds. Som ~~kx~~ vi nämnde i vårt dvarstelegram den 20 ds finna vi det av eder framställda ersättningsanspråket fullkomligt orimligt med hänsyn till den obetydliga assistans som motorskonaren Grenen kunnat lämna ms Luossa. Vi ha emellertid överlämnat hela detta... ärende till ms Luossas krigsassuradörer, Statens Krigsförsäkringsnämnd i Stockholm, som kommer att handlägga frågan.

SKN till advokat C.L.Schönmeyr, Sthlm. 30.7.43

Refererande till telefonsamtal i rubr. ärende få vi meddela att för det hjälparbete msk Grenen presterat efter Luossas minsprängning, vi erbjuda en ersättning av ett för allt , stor svenska kronor 30.000:-
Vi äro övertygade om att denna ersättning är högre än vad som skulle utdömas därest ersättningen skulle fastställas av domstol, men vi önska icke under nu rådande förhållanden en process med ett Danskt rederi om en sak , där uppgörelse i godo borde kunna åstadkommas. Erbjudandet får anses lämnat utan varje prejudice och skulle detsamma icke accepteras får frågan hänskjutas till domstols prövning, hur motbjudande en dylik utväg än synes oss under nu rådande förhållanden.

Grenens rederi accepterade erbjudandet den 31.7.43

Assurans

SKN utbetalat:
21.6.43 3500:- till Röda Bolaget i Göteborg för bogsering av Luossa.
29.6.43 159:06 till Theo, Koch, Köpenhamn
3.8.43 30.000:-kr till Grenens rederi för assistans
9.10.43 250.000:- till Grängesbergsbolaget a conto
13.11.43 2327:- till ing. Sten Haeger för besiktning
18.12.43 50.750:55 till Grängesbergsbolaget i full & slutlig ersättning
Dessutom 10.6.43 för sjöförklaring 102:50

Totalt kr 336.839:61

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ingeniör Sten Haeger på anmodan av SKN besiktigat Luossa 14.5.43 ff i torrdocka vid Kocums i Malmö. Luossa anlände till Kockums 13.5, ~~xxax~~ var indockad 14-16.5 för besiktning, åter indokkad för reparation den 6.6 och utdockad 22.7.43. Luossa lämnat varvet samma dag.
Reparationskostnad 275.000:- kr
Bordläggningen akter: 31 plåtar uttagas för riktning, 4 plåtar samt enplåt i kölstråket förhyas, 22 spant & 10 bottenstockar på vardera sidan om kölen riktas. (= 44 + 20)

LUOSSA 12.5.43

Akterstäven: Ny svetsad akterstäv tillverkas & insättes. Hylsrör och hylsflänsar repareras, Propellerstöden inriktas och de 4 hylsfodren ansvaras, nya roderbussningar mm, ny övre rodertapp, Cederwallsboxarna repareras. Prolellrarna ilandtagas, bladen uppriktas på BB propeller & stigningen kontrolleras.

Lucka 5: Alla skrä skärstockar uppriktas inkl spåren, nya träluckor som behövligt, 2 nya luckpresenningar. Genomgång och rep av garnering & cement.

Låns- & rörledningar: Alla söndriga rör förnyas liksom 2 ventilhus. Pejlrör repareras.

Mellandäck: 4 däcksbalkar uppriktas, en däcksplåt riktas vid lucka 5 FW-tanken riktas med delvis nya rörledningar.

Akterdäck: Alla 5 winscharna öppnas för besiktning. Aktre förhalningswinschen repareras. En rumslejdare förnyas. Poophuslejdaren fastsättes. Nakterhuset fastsättes och r4p, fotogentankarna i lampskåpet fastsättas, ny sanitetstank på poophuset, poophusdäcket drives och ombeckas, 1 ny wc-sits.

Båtdäcket: Drives & beckas i sin utsträckning.

Salongen: Underbeddedes och målas. Ny glasfyllning i ena dörren, dörrarna justeras, glasfyllningen i andra dörren fastsättes.

Köket: Spisen isärtages, repareras, hopsättes och ommuras. Vaskens avlopp förnyas. 4 nya skylightglas.

Akterskansen: Samtliga möbler i hytterna repareras liksom skylightet i gången Lösa lister fastspikas, alla element fastsättas och rep med rörledningar, 1 ny ventilram, tvättställ fastsättas och rören lagas, allt målas.

El installationen: Hela installationen i fartyget provas och repareras. Förliga generatorn BB samt motorn till frysmaskinen ilandtagas, provas, torkas och ombordtagas. Rep av startmotståndet till smörjoljepumparna.

Värmepannan: Losstages och flyttas åt sidan för utförande av plåtarbeten.

Kompasser & lanterhor: Justeras.

Maskinrumsarbeten: (Omfattar 5 foliosidor, mest provningsarbeten) Allt måste öppnas för besiktning, smådelar förnyas, nytt bottenventilhus på förkant BB, ny avloppsventil i fartygssidan BB, nytt ventilhus i luftledningen, rep. av spruckna pumpbäddar, nya delar till frysmaskinen, rep av omformarmotorn, nya bultar till motorfundament o, dyl, nya plungar i styrmaskinen, reparation av ramlag[redacted]ren och rörledningar etc

Inventarier som förnyas: 1 större kaffekittel, 40 tallrikar, 20 muggar, 12 thekoppar, 10m dricksglas, 1 karaff, 4 skottlampor, 1 stormlykta, 2 st livbojsljus, 2 livbojar, lanternglas, div. maskinförråd.

Eget

MS Grenen tidigare minsprängd 1942

MS Grenen av Köpenhamn på 470 ton dw byggd 1921, som undsatte Luossa, hade som Esther av Aalborg på 319 brton minsprängts den 15.6.42 5' från Kjels Nor

LUOSSA 12.5.43

då hon var på resa Flendburg-Saxköbing med kollast. Ester (Reader Redare F.A.Jörgensen,Aalborg) hade inte följt minleden. Svårt skadad släpades hon på grund av en fiskebåt och övergavs av besättningen.. Bästemammen sakad skadad. Esther såldes efter bärgningen till A/S Draco i Köpenhamn och i ståndsattes som ms Grenen.Nästa på dagen x 11 månader efter minsprängn-ningen assisterade hon Luossa. - De 2 skadade på Luossa hämtades upp ur underrummet, båda medvetslösa. Motormannen Boman hade fått bröstkorgen intryckt och båda benen brutna, elektrikern blödde ut öron och mun och hade ena armen ur led och dessutom bruten och ett nyckelben bräckt. Ett sjöflygplan landade kl 13,45x 100 meter från Luossa och i en livbåt togs kl 14 de 2 skadade över till planet.Motorman Bomans liv kunde inte räddas på grund av svåra inre skador. Luossa kunde efter reparation vid Kockums lämna varvet den 22.7.43 och återuppta malmtrafiken på Tyskland, vilken ock helt inställdes i sept 1944. Luossa låg sedan upplagd till i maj 45 då hon kunde återuppta malmtrafiken på kontinenten och i aug 1945 xxxxxxxxxxxfrån Narvik, den trade hon byggts för.

Historik

Motorfartyg på 5653 brton.byggt 1923 vid Götaverken i Göteborg av stål. L 120 B. 16,3 Tillhörigt Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. 8820 ton dw. Systerfartyg till Oxelösund, Laponia, Luleå och Stråssa men med halvback.Closed shelterdäckstyp med kraftigt isförstärkt skrov, kryssarakter, el. däcksmaskineri. 2 st 6-cyl 4-takts bubbelverkande Götaverken B.&W.-motorer på tillsasmmans 2600 ihkr. Sjösatt 23.9.22 och levererad 10.3.23. Kom i april 1940 innanför spärren. 20.7.41 kom Luossa till Hälsingborg från Bremen med besättningarna från Trolleholm och Sir Ernest Cassel som frigivts ur fånglägee sedan deras fartyg sänkts i Sydatlant av tyska kaparen Thor. - Den 26.9.41 kl 22 rändex Luossa, vars vakthav-ande styrman bländats av en strålkastare från vaktfartyg nr 5 i Fehmarn Bält, in i BB-sidan vid lucka 2 på trälastade ss Borgsten av Oslo (B-22 vid Akers) som låg till ankars med segelduksavkärmade lanternor. Luossa fick förpiken vattenfylld,medan Borgstens förrum vattenfylldes.Hon flöt dock på trälasten och Luossa avgick kl 02.23 mot Hamburg dit.hon var destinerad med malmlast.Borgsten kunde bärgas i hamn och repareras men sjönk den 15.12 43 till ankars på Langgrunnen,rammad av en tysk förpost-båt. - Den 4.7.45 avgick Luossa på sin första fredresa från Middles-brough till Wabana,N.F. och återkom 4.8 till Port Talbot,UK.Därifrån satte hon den 18.8.45 kurs på Narvik, för att lasta malm på Immingham. - 1953 klassad och renoverad vid Göteverken, - I jan 1959 såldes Luossa för 1.200.000 kr till red AB Erax (Gustav Ahlmo) i Göteborg och övertogs den 1.2.59 i Narvik som " Ulrika" med ny befh Carl Gösta Blencke,Sthlm.

LUOSSA 12.5.43

Efter ytterligare 2 år på malmtraden till Immingham såldes Ulrika i juni 1961 till ett Hongkomg-rederi med övertagande när certepartiet med Grängesbergsbolaget utlöpt. Trots sin ålder, 38 år, hade fartyget ännu högsta klass i Lloyds register. I aug 61 rapporterades hon såld för 841000 kr till Desguaces Y Salvamentos SA i Madrid för nedskrotning.

T.Fredh: " Dödsfarten" (Lysekil 1981)

Sid 3: " När Luossa 1943 anfölls ev engelskt flyg vid Hook van Holland skadades matros Reimar Boman,Oxelösund, och avled senare."

OSRIC 16.5.43

SVENSKA FARTYG I ENGELSK KUSTTRAFIK FÖR MINISTRY OF WAR TRANSPORT.

Uppställning till KK från E.G.Sahlin,London 18.5.43

Märkt FÖRTROLIGT

		Besättning			
Alfa av Hälsingborg	Red AB Alfa	12	svenskar	8	övriga
Bifrost av Göteborg	Red AB Bifrost	7	-"-	13	-"-
Birgitta av Lerberget	Red AB Berget	9	-"-	10	-"-
Bur av Stockholm	Red AB Disa	11	-"-	13	-"-
Caledonia av Göteborg	Svenska Lloyd	11	-"-	10	-"-
Dagny av Säffle	Red AB Dagny	4	-"-	11	-"-
Devon av Stockholm	Red AB Gertrud	9	-"-	10	övriga
Disa av Stockholm	Red AB Disa	11	-"-	14	-"-
Falkvik av Sölvesborg	Red AB Falkvik	6	-"-	13	övriga
Frey av Stockholm	Red AB Svea	11	-"-	9	-"-
Halvard Bratt av Gtbg	ÅngfAB Adolf	15	-"-	3	-"-
Hedera av Höganäs	Red AB Kullaberg	12	-"-	11	-"-
Johanna av Stockholm	Red AB Strim	10	-"-	8	-"-
Leonardia av Jonstorp	Red AB Jonstorp	4	-"-	16	-"-
Magne av Stockholm	Red AB Svea	17	-"-	4	-"-
Mauritz av Råå	Råå Red AB	9	-"-	11	-"-
Mergus av Hälsingborg	Red AB Brubor	6	-"-	14	övriga
Nordöst av Göteborg	Red AB Nord/Östersjö	6	-"-	10	-"-
Osric av Hälsingborg	Red AB Walhalla	8	-"-	13	-"-
Selene av Stockholm	Isidor Fagreus	6	-"-	13	-"-
Solstad av Stockholm	Red AB Solstad	2	-"-	15	-"-
Sverre Nergaard Sthlm	Red AB Westindia	13	-"-	6	-"-
Tor av Stockholm	Red AB Svea	7	-"-	12	-"-
Torkel av Oscarshamn	Red AB Tellus	4	-"-	13	-"-
Trio av Stockholm	Red AB Arafart	6	-"-	15	-"-
Urd av Stockholm	Red AB Svea	5	-"-	14	-"-
Wallonia av Göteborg	Göthabolaget	12	-"-	9	-"-
Vestanvik av Göteborg	Red AB Vestanvik	8	-"-	11	-"-

============================

Bemanningen på ovanstående fartyg: 241 svenskar, 132 Ester,Letter,Litauer, 86 Engelsmän, 41 Norrmän, 4 Finnar, 35 övriga nationer.

===========

OSRIC 16.5.43

BOMBSKADAD VID LUFTWAFFE-RAID MOT VARVEN I SUNDERLAND - journalcensur.

Engelska censuren klippt bort datum,klockslag,ortsnamn etc i journalutdraget,men pusslat ihop att Osric låg och reparerade vid Messrs.John Dickinsons kaj i Sunderland då hon skadades vid en tysk bombraid söndag 16.5.43.

Journal

Sön [ ] Fartyget har under [ ] våldsamma luftangrepp [ ] erhållit div. skador.Sålunda har två hål slagits i utsidan om STB, skotthål och shrapnels skadat midskeppsöverbyggnaden och båtdäck, STB livbåt sönderskjutits, 4ans lastbom och förstäven skadade mm

B.Aronsson 1e styrman

J.Lootsaar 2e styrman

Sunderland 17.5.43
Hans Saggau
Befh

Survey Report 17.5.43

Wm Wilson besiktigat 17.5.43 afloat vid John Dickinson & Sons quay i Sunderland. Messrs. S.P.Austin & Son reparerat följande skador:
2 skotthål i G-stråket om STB under sheerstråket svetsats.
Djup buckla i H-stråket överlappats med plåt och ett annat hål i samma stråk (3'' diam) pålappats och svetsats. Buckla i L-stråket (Bridge deck sheer) byggts upp genom svetsning.
Bryggdäcks relingsplåt BB på förkant buckla och 3'' hål reparerats.
El.kabel på förmasten avskjuten. Div riggstag förnyats.
2 runda ventilglas i salongshusets förskott och 2 i kartyhyttens förskott förnyats. Buckla och 3''-hål i mäss-skottet STB dubblerats och svetsats.
Träpanalen i mässen och pentryt"started & broken", delvis förnyats.
Dörrlåsem söndersprängts till 3e styrmans hytt och till mässen,förnyats.
Dörrlarmen tryckts in till 2e styrmans hytt , reparerats.
2 rutor krossats i bryggans skyddskurer, nya insatts.
Standardkompassens binnakeltopp svårt bucklats, förnyats.
Träribbor somsäkrar cementplattorna på styrhustaket avslitna, förnyas.
Isskåpet på undre bryggan fått baksidan och gaveln skadade,delvis förnyats
En ny däcksplanka inlagts intill maskinskylightet på båtdäck om STB
Bucklor och hål i STB luftrör på båtdäck reparerats.
STB livbåt fått 5 bord och sittbänkar intryckta , rep.
4ans lastbom avbruten, förnyas.(av trä)
Ny skyddsplåt över ankarspelets ångrör.
Kostnader pund 158.7.6 = kr 2684:46

Assurans

SKN ersatt Wilson med 233:06 den 29.11.43
SKN till rederiet 9510:95 1.12 43 inkl förlust av flotte som spolats överbord 5.9.43på resa Tyne-Belfast (Pund 160.14)

OSRIC 16.5.43

DAS OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT GIBT BEKANNT;(16.5.43)

"In den vergangenen Nacht bombardierte die Luftwaffe mit starken Kräften bei guter Sicht den Schiffsbauplatz Sunderland.Spreng- und Brandbomben verursachten vor allem in den Werften erhebliche Schäden. 3 Deutsche Flugzeuge kehrten von den angriffen gegen die Britischen Insel nicht zurück."

Den 15 maj fick flygförbanden underställda des "Angriffsführers England" order att angripa hamn-och varvsanläggningarna i Sunderland. I molnfritt väder och mycket god sikt startade kl 23.50 den 15.5 41 Dornier 217:plan från KG 2 och 35 st JU-88:or från KG 6 från sin bas och angrep kl 01.52-02.25 den 16.5 Sunderland från 1200-2800 meters höjd och fällde drygt 83 ton sprängbomber och 6 ton brandbomber. Ett 50-tal bränder bröt ut inom målområdet där gas-vatten och strömförsörjningen bröt samman helt. Vid Geenwells yard exploderade 2 oljecisterner, Sir James Laings varv fick sina anläggningar illa åtgångna, snickeriet med förråd vid S.P.Austins varv övertändes liksom montagehallar o.a vid J.L. Thompsons varv. Sunderland Power station slogs ut, British Ropes Ltd stora varulager utbrändes och 69 civilpersoner dödades. 2 Dornierplan och en Ju88:a återkom inte till sin bas. Natten till 24.5 drabbade en ännu större bombraid Sunderland.

Data Eeget

Lastångare på 1550 brtin byggd 1919 vid Limhamns varv av stål. L 77 B 11 2285 ton dw. Tillhörig Red AB Walhall (I.W.Winck) i Hälsingborg. (Ex Rymmen, Motala Ström) Gick utanför spärren 1940-45 i engelsk kustfart. Ingen historik.

Kribshaverier

28.3.40 , 27.1.42, ~~8.3.45~~ 16.5.43, 8.3.45

HEMLIG

HISPANIA 17.5.43

UNDKOMMIT MASSIV FLYGATTACK AV ETT 30-TAL PLAN MED ENDAST NÅGRA få SKOTTHÅL

Rapport

Avgick mån 17.5.43 från Rotterdam destinerad till Göteborg. Rumslast av 1467 ton koks. Däckslast 93 ton koks till 1½ meters höjd föröver, 1,9 meters höjd på akterdäck. Däckslasten säkrad av barriärer av plank,bräder &nät.
Djupg F. 16′9″ - A. 18′2″ 21 ombv
Anfölls av flyg kl 16.25 den 17.5 8 sjömil NNW Texel i stilla väder,klar sikt, ingen sjö. BO, befh och 2e styrman på bryggan.Utkik på backen.

Utdrag ur skeppsdagboken

Avgick kl 03.10 mån 17.5 från Rotterdam.Passerat Hook van Holland kl 05.10 Fortsatt under konvojledning. Kl 16.25 anfölls konvojen av ett 30-tal engelska plan.På grund av kraftiga detonationer i omedelbar närhet uppstod svåra skakningar i fartyget och skador genom beskjutning uppstod på däck. Inget läckage vid rundpejling efter anfallet,men alla barlasttankar voro vid tillfället fulla. -Tors 18.5 kl 16.30 förtöjt i Brunsbüttels sluss.Anmält det inträffade till Sartori & Berger i Brunsbüttelkoog (assuransens ombud) vilket kommit ombord och besiktigat skadorna samt föranstaltat om tätning av hålen i bordläggningen. Kl 18.15 förtöjt i Binnenhafen i Brunsbüttelkoog för provisorisk reparation. Kl 21 var tätningen av hålen i fartygssidan avslutad och sjövärdighetsbevis erhölls för denna resa till Göteborg.
För tillfället i Brunsbüttelkoog synliga skador enligt följande:
Bordläggningen BB mitt för lucka 2 genomskjuten på två ställen över lastvattenlinjen och skadad på ett tredje ställe.
Salonsskottet BB genomskjutet varvid inredningen i en hytt och el.ledningar skadats.Skador på relingsräcket BB på förkant av salongshuset och på båtdäck Skador på 2 luftrör på båtdäck, på skorstenens sotskydd, på en grönsaksbox, en lotslejdare och en solsegelås. Aktermasten genomskjuten och ledningarna till aktre topplanternan skadats.

Brunsbüttelkoog 18.5.43

W.Leandersson — Ie styrman
H.Rhodin — 2e styrman
Uno Olofsson — Befh

Sjöförklaring i Göteborg den 27.5.43 kl 15

Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Advokat Mårten Henriques för SKN

Befh Olofsson:Konvojen bestod av 6 lastfartyg framförda i 2kolonner och Hispania gick sist i STB kolonn. Anfallet varat i ungefär 20 minuter,varunder besättningen sökt skydd. Huruvida skadorna orsakats av engelsk elle tysk eld kunde han inte avgöra. Påföljande natt utsattes Hispania två gånger för flygangrepp utan att bli skadad.Den tyske kontrollofficeren

HISPANIA 17.5.43

skött navigeringen mellan Rotterdam och Cuxhaven,

2e styrman Rhodin: Var på bryggan under anfallet. Bryggan försedd med splitterskydd av betong.

Chiefen Örnewald: Vakt i maskin under anfallet. Vad som tilldragit sig på däck vid tillfället hade han inte någon kännedom om.

Matros Börjesson: Till rors i styrhytten som var kringbyggd med splitterskydd.

Lättmatros Olsson: Vid anfallet var han på väg akterut för att kalla ut frivakten. Alla ombord beordrats hålla sig redo med livvästarna på.

Lättmatros Blomberg: Utkik på backen. Då planen kom inflygande sökt skydd i kappen till förpiken.

Crew list

Befh Uno Victor Olofsson, Stubbeledsgatan 14,Gtbg, 22.6.85 (Sedan några veckor)
Ie styrman Wilhelm Leandersson,5.5.93
2e styrman Harald Ulf Thure Rhodin, 1.4.07 (24.3.43)
3e styrman Knut Edward Alban Jensen, 18.3.00
Chief Carl Eskil Örnewald, 21.9.18 (En månad ombord)
Maskinist Thure Helmer Olsson, 11.7.07
Oscar Lindström, 13.5.08
Sören Karl Petterson, 20.2.18
John Gottfrid Karlsson, 29.5.92
Matros Karl Erik Paul Börjesson, 3.11.09 (24.3.43)
Frans Josef Emil Edvinsson, 29.9.15
Lättmatros Nils Helmer Olsson, 20.7.16 (2 mån . ombord)
Lättmatros Göte Einar Blomberg, 17.4.25
Axel Herbert Svensson, 9.10.24
Karl Emil Davidsson, 11.8.90
Henning Hilmer Nilsson, 22.5.95
Johan Torsten Samuelsson, 30.6.99
Karl Oscar Helge Johansson, 2.12 11
Sjunne Oscar Olsson, 2.9.94
Erik Oscar Andersson, 18.5.19
Oscar Anders Johansson, 15.4.17

OBS.Inga befattningar angivna i listan.

KK memorial 20.7 43 Ej för publicering

Nr 81H

Orsak: Vid flyganfall under gång i konvoj träffades fartyget av artillerield.

Ex officio

B.Lindhé

HISPANIA 17.5.43

Telegram till Sv.Lloyd från agenten i Brunsbüttelkoog 18.5

Hispania angekommen hat leichten splitterschaden über Wasser repariert hier provisorisch erhält Seefähigkeitsattest weiterfahrt gegen 22 uhr.

Telegram till SÅAF från Sartori & Berger ,Brunsbüttelkoog,18.5

Hispania nach Goeteborg bestimmt hier mit aussenbords- und decksschaden angekommen punkt Kriegsschaden punkt Aussenbordsschaden drei keine löscher müssen zwecks seefähigkeit durch flieckenschweissung gedichtet werden punkt Arbeit wird sofort in angriff genommen punkt Schiff setzt nach fertigstellung reise fort punkt

Dito 19.5

Hispania nach notreparatur 6 Uhr weitergedampft.

Brev Mårten Henriques till SKN , 27.5.43

Jag fick tillfälle att inställa mig till dennasjöförklaring som ombud för SKN. Befh förklarade att de skador som uppstått på Hispania föranletts antingen av skott från ett 30-tal engelska plan som den17 ds anfallit den av 6 lastfartyg bestående konvoj som samma dag avgått från Rotterdam på väg till Cuxhaven, eller genom skott och splitter från de tyska krigsfartyg som åtföljde konvojen och besköto de lågt flygande engelska planen. Befh var åtföljd av 5 man av besättningen, vilka kunde omvittna att konvojen varit utsatt för två anfall, ett den 17 på dagen och ett påföljande natt av engelska plan. Skadorna hade uppkommit under daganfallet,men varifrån de härledde sig kunde de inte uttala med bestämdhet. Daganfallet hade varat i 10- 20 minuter. Din tillgivne Mårten

(Brevet adresserat till brodern Emil Henriques,SKN)

Besiktningsinstrument

Allan Zander besiktigat på uppdrag av SKN då Hispania lossade iGöteborg 22.5 samt vid fartygets dockning vid Götaverken 27.5 & följande dagar. Hispania indockades kl 10.45 den 27.5,utdockades 11.50 m 29.5,reparationen avslutad 30.5 då fartyget avgick från varvet.
Vid besiktningen befanns att bordläggningen BB mitt för lucka 2 var genomskjuten,synbarligen med ksp-ammunition,på ett par ställen och skadad på ett flertal ställen om BB mitt för lucka 2. BB salongshusskott var genomskjutet med en grövre projektil, troligen ca 37 mm granat,varvid skador uppstått å inredningen samt barriären utanför salongshuset mm På båtdäck div. skador genom beskjutning med kulor och granater,bla. BB livbåt.Aktermasten genomskjuten på 2 ställen. Några skador å fartyg och maskineri genom skakningar under bombfällningen observerades icke.

Borddläggningen BB sida: Kulhål igensvetsas i G,H,I- stråken och smärre

HISPANIA 17.5.43

skador svetsas och putsas i K-stråket. Ett större hål efter 2 kulor igensvetsas i I-stråket och den prov. tätningen borttages.

Shelterdäck BB: Barriären mitt för salongshusets förkant riktas och en barriärsträng förnyas.

Salongshuset BB: En skottplåt förnyas 1950x1200x8, en sidoventil losstages och fastsättes,glaset förnyas.En torpedventil till befh WC &Badrum losstages och fastsättes. El.ledningarna till däcksbelysningnen förnyas.

Inredningen i salongshuset: c:a 8½ kvms skott-sido-& takpanel samt balkklädslar och ett ventilfoder i BB passagerarhytt nedtages och uppsättes samt förnyas som erforderligt.Soffa & säng losstages och fastsättas, soffryggen förnyas.Skåpdörr ovanför sängen och dörren mellan passagerarhytten och salongen justeras,avputsas och ompoleras. Fällkommoden repareras inkl . tanken och nedre dörren,nya skoättplåtar insättas, fällbeslag och tvålkopp förnyas. Div splitterskador på möbler och i hytten i övrigt avputsas, möblerna ompoleras och sängen målas som förut. Ett värmelement losstages och fastsättes. Dörrdraperi, rullgardin och ett par ventilgardiner förnyas. Salongssoffan avputsas å ena sidan och ompackas.Takpanel med lister i befh wc & badrum losstages och återuppsättes.

Båtdäcket: En ventilatorhuv med skaft om BB förnyas. En ventilatorhuv om STB förnyas. Skyddsgallert på skylightet över BB gång rep.- En solsegelås BB förnyas. En barriärstötta BB svetsas och putsas vid en kulskada. En grönsaksbur av teak förnyas delvis. Smärresplitterskador på BB livbåt och på fallrepstrappan avputsas.Surrningarna till fallrepstrappa förnyas. Div kulhål i sotskyddet BB runt skorstenen riktas, isvetsas och putsas. Dukskärmen på toppen av detta skott med tillhörande trälister förnyas.

Sidoventiler: 1 ventilglas i 2e styrmans hytt, 1 i stuerts hytt, 1 i 2e maskinistens hytt förnyas.

Inventarier: En lotslejdare förnyas, en spolslang av gummi, 18 ms, förnyas.

Aktermasten: Ett störe, ett mindre hål svetsas med dubbleringsplåtar runt masten . Topplanternans ledningar förnyas.

Rederiet ersatt ett genomskjutet livbojsljus. Rep.kostnad 3697 kr

---

SKN 6.10.44 betalat 4679:19 till SÅAF för skada och kostnad

SKN EIII 273/263

Andra haverier under samma resa

Tors 29.4.43 kl 18.15 avgått Gävle med last av järnmalm till Rotterdam. Djupg F. 17'- A. 18'1"

Fre 7.5. 13.15 passerat Cuxhaven. Lämnat losten 15.15 o fortsatt i konvoj.

HISPANIA 17.5.43

Lör 8.5. vakten kl 16-20. WSW 9-10 Beaufort,mulen luft,hårda regn - och stormbyar, mycket svår W sjö med våldsam sättning och slingring och mycket överspolning.Svåra brottsjöar bryter över backen, fördäcker och förluckorna Sjön slagit loss flotten på lucka I som kastats mot Ians winsch med påföljd att flotten ramponerades,pådragningsventilen till winschen sönderbräcktes och 2 luckpresenningar skadades. Även har läckage uppstått i däcket över salongen.

Sön 9.5 kl 15.30 anlänt till Rotterdam, förtöjt i Maashaven.

Mån 10.5 Då luckorna öppnats befanns något vatten på mellandäck och på förpikstanktaket. En del växlar sprungit läck i shelterdäcket,ventilen till kaptenens wc i fartygssidan skadats, samt 4 fönsterventiler spräckts,nämlige en i salongshuset på förkant av salongen, en till salongspentryt, en i eldarnas mathytt och en i förrådet på båtdäckets BB-sida. Vattnet på förpikstanktaket härrör från läckage från ankarklysen. Ovan nämnda skador ha uppkommit p.g av fartygets svåra sättning o slingring under stormen på resan

Rotterdam 1.5.43

Befh

Fre 21.5 kl 16.45 anlänt till Göteborg för lossning av kokslast.Vid inspektion ombord förmärktes vatten rinna ur förliga hylsboxen i tunneln, varför skada å yttre hylsboxen misstänktes. Även obs att roderkvadranten blivi skev och ligger nära an däck på BB sida.

Ons 26.5 Kokslasten utlossad

Tors 27.5 kl 10.10.45 förhalat till Götaverkens flytdocka.När fartyget var torrsatt upptäcktes en c:a 182 meter lång 0,5"- spärrballongswire vara lindad omkring propelleraxeln och Cederwallsboxen. Under resan Gävle-Rotterdam var fartyget utrustat med en spärrballong och denna förlorades natten till den 8.5.Ovannämnda wire härrör sig sannolikt från den förlorade spärrballongen. Andra rodertappen nerifrån skadats svårt av wiren. Göteborg 27.5.43

Befh

(Ovannämnda skador rep. samtidigt som krigsskadorna från den 17.5. Cederwallsboxen måst helt förnyas, roderkvadranten nerbräckt på ena sidan, en rodertapp förstörd. SKN ersatt SÅAF med 4381:44 d.6 okt 44.

Egna noteringar

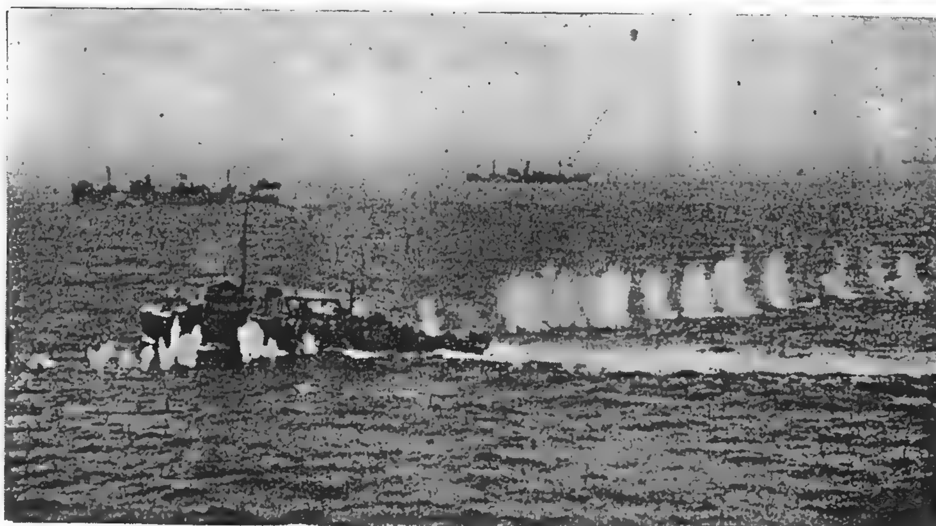
Beaufighters ur Strike Wing

Beaufighters ur Coastal Commands Strike Wing -squadron eskorterade av närmare 30 Spitfires , under ledning av Wing commander H.G.N.Wheeler, D.F.C, attackerade konvojen som ett led i en intesifierad angreppskampanj mot Rotterdamkonvojerna, inledd i april 43. Låg inflygningshöjd nedsatte eskortfartygens spärreldseffektivitet,samtidigt som de utsattes för en intensiv beskjutning med automatkanoner och kulsprutor och såväl bomb-

HISPANIA 17.5.43

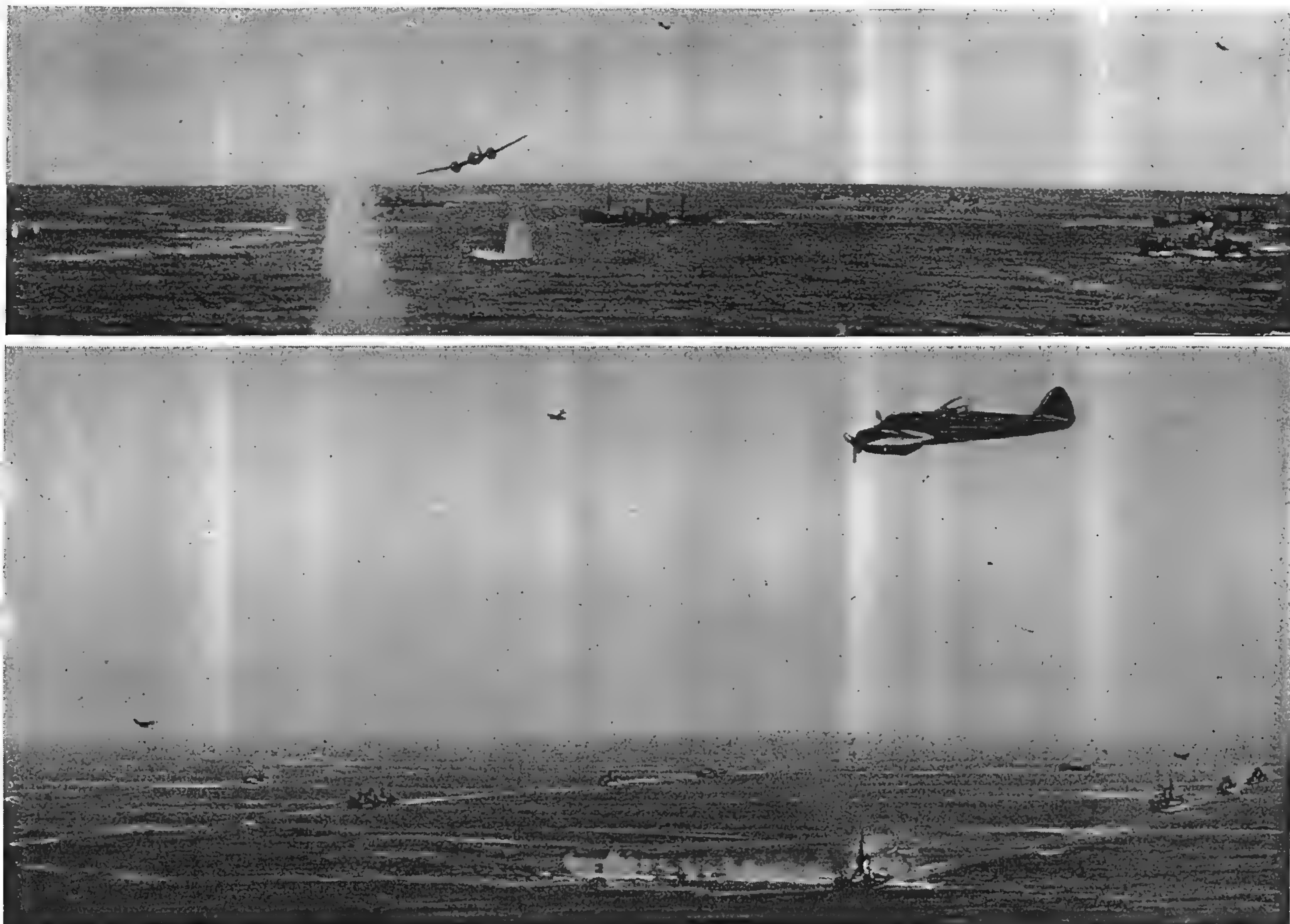






Egna noteringar

HISPANIA 17.5.43



BRITISH OFFICIAL PHOTO. NO C 3596 WK
AIR MINISTRY PHOTO. CROWN COPYRIGHT RESERVED.

BEAUFIGHTERS BLITZ A NAZI CONVOY OFF DUTCH COAST WITH CANNON AND TORPEDO.

ON MAY 17TH. 1943, A NAZI CONVOY CONSISTING OF 6 SUPPLY SHIPS AND EIGHT ESCORTS, WAS ATTACKED BY BEAUFIGHTERS OF COASTAL COMMAND WHILE STEAMING NORTH OFF THE DUTCH COAST. THE COASTAL COMMAND WING WAS LED BY WING COMMANDER H.G.N.WHEELER, D.F.C., OF LONDON, AND TORPEDO CARRYING BEAUFIGHTERS WERE COMMANDED BY SQUADRON LEADER G.D. SISE, D.F.C., A NEW ZEALANDER. TOREPEDO CARRYING BEAUFIGHTERS HIT ONE LARGE MERCHANTMAN, WHICH, WAS AFTERWARDS LISTING BADLY AND HEADING FOR SHORE. WHEN LAST SEEN IT WAS BURNING FIERCELY. ANOTHER LARGE SIZE MERCHANT SHIP WAS ALSO HIT AND LEFT BURNING, AND A SMALLER SUPPLY VESSEL WAS DAMAGED. MEANWHILE, THE ESCORT SHIPS WERE RAKED BY CANNON-FIRE FROM OTHER BEAUFIGHERS AND THREE OF THEM WERE SOON IN FLAMES. NOT ONE OF THE BEAUFIGHTERS IS MISSING.

Egna noteringar

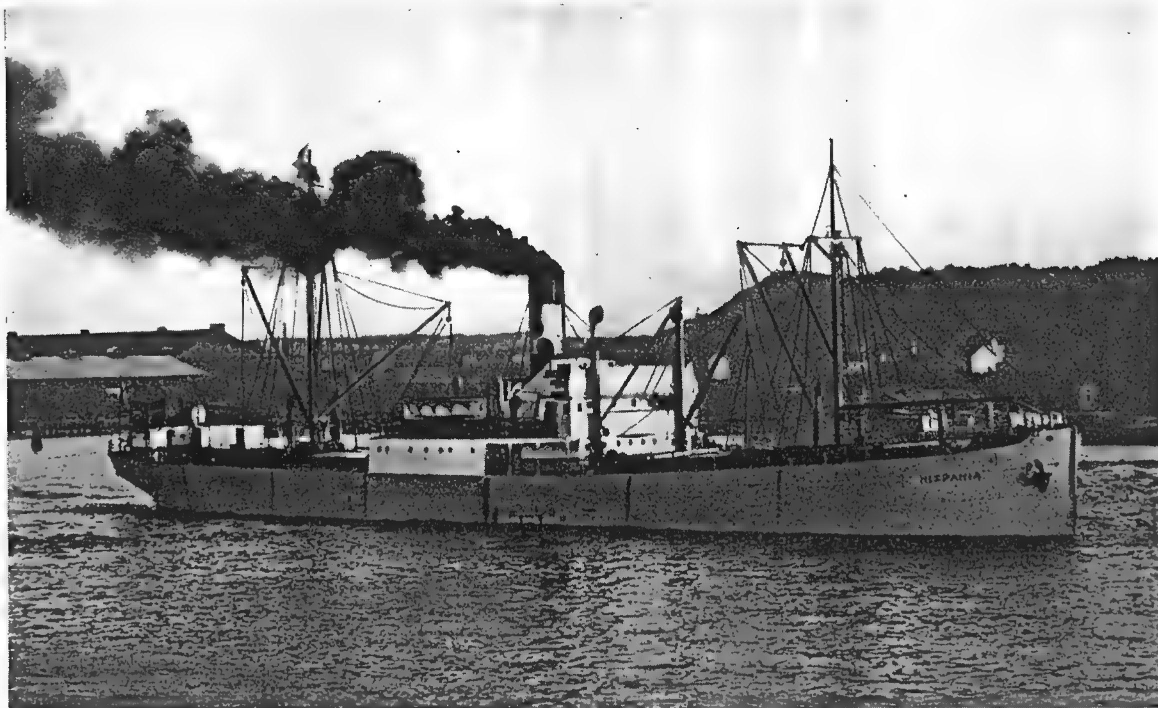
HISPANIA 17.5.43



ACTION PICTURE MADE DURING THE ATTACK SHOWS :-
THE BEAUFIGHTER FROM WHICH THIS PICTURE WAS
TAKEN ABOUT TO RELEASE A TORPEDO FROM AN ATTACK
ONE A VESSEL AT (1). BEAUFIGHTER AT (2) HAS
ALREADY RELEASED ITS TORPEDO (3) FOR AN ATTACK
ON A SHIP AT (4). WATERBORNE BALLOONS ARE
CARRIED BY MERCHANT VESSELS AT (5) AND (6)
AT (7) AND (8) BOMBS HAVE BEEN DROPPED BY
OTHER ATTACKING AIRCRAFT, AND AT (9) CANNON
FIRE RAKES THE WATER. WHERE A VESSEL HAS
TAKEN EVASIVE ACTION.

FL/AB. C 3536. WK. 23543.ER. ALL EX D.P.W.

HISPANIA 17.5.43



Forts från sid 5

som torpedfällning. Ombord på Hispania låg alle man framstupa och hopkrupna vid luckkarmar,skott och i sina hytter. Befh och BO klarade genom hård BB-gir 2 torpeder ochundgick mirakulöst nog själva att bli skadade. Ett eskortfartyg med 60 mans besättning träffades av 2 torpeder endast 15-20 meter från Hispania och formligen upplöstes i ett stort sprängmoln varvid splitter,rök,sot och sanblandat vatten yrde öve Hispanias däck. Hispania skakades våldsamt och undgick omedelbart därpå med knapp nöd en seire grova bomber som föll omkring henne. Ångaren Kyphissia av Hamburg på 2964 brton byggd 1923 i Flender sjönk brinnande i den andra kolonnen. Bomber Command rapporterade ett lastfartyg med slagsida,brinnande,med kurs mot kusten, ett annat sänkt, 3 eskortfartyg brinnande och ett litet "supply ship svårt skadat. Inte en enda Beaufighter nedskjuten.

Historik

Laståungare på 1240 brton byggd 1912 vid Antwerp Eng.Co.ltd i Hoboken av stål. L.72,2 B. 11,3 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R Bökman) i Göteborg 2205 dw 840 ihkr tripplemaskin från N.E.Marine Eng.co ltd i Newcastle. Shelterdäckad, byggd för rederiets Medelhavstrade. Systerfartyget Victoria byggt 1912 vid samma varv prejades och sänktes av en tysk ubåt söndagkväll 18.3.17 utanför Sagris Point, Portugals sydkust, på resa Cadiz-Lissabon-Göteborg, med 1650 ton frukt och styckegods.De 21 seglade i båtarna in till kusten vid Portimao. -Den 4.11.40 beslagtogs Hispania av de tyska myndigheterna i Bordeaux efter att sedan 6.6.40 ha legat (SE 25 6 40) utlossad i Blaye, nära Bordeaux. Först i nvo 42 föll prisdomstolens utslag som ovanligt nog

HISPANIA 17.5.43

löd på frikännande och hävde beslaget. Hispania återkom i början av jan. 43 till Göteborg med kollast efter nära 3 års borovaro. (Se KS-40 fr)
25.6 40

SE 20.6.40. KAPAD BORDEAUX
ÅTER BOMBAD 13.6.43 I [illegible]
BOMBAD I BREMEN 13 12 43
(SE HISPANIA 13 6 43)

GG 370 MARINA 19.5.43

MINSKADAD 60'NW SKAGEN - SJÖNK UNDER BOGSERING 17 TIMMAR SENARE?

Rapport

Sönderslaget genom minsprängning kl 20 ons 19.5.43 under fiske c:a 60'W Skagen.Vindstilla, ingen sjöhävning, god sikt. 4 man erhöll mindre blessyrer. Vid intagandet av trålen slog denna emot en förankrad mina som detonerade. Rumslast 160 lådor fisk. Göteborg 22.5.43

Karl Arvid Olofsson

De ombordvarande

Skeppare Karl Arvid Olofsson, Hönö Klova, 49 år
Fiskare Harry Olofsson, Hönö Klova
Fiskare Arne Olofsson, Hönö Klova
} Bröder & ägare
Fiskare Halvor Olofsson, Hönö Klova, 17 år
Fiskare Östen Hansson, Hönö Klova
Fiskare Gottfrid Johansson, Hönö Klova

Sjöförklaring i Göteborg 27.5.43 kl 15

Advokat Mårten Henriques för SKN.
Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark
1) "När och var skedde sista ortsbestämningen före olyckan?"

Skeppare Olofsson: Marina ägdes till lika delar av mig samt mina bröder Olof Harry Leander Olofsson och Oscar Arne Olofsson. Själv fört Marina sedan 1936. Gått ut från Hönö Klova tors morgon 13.5 med kurs mot Skagen och kommit fram till fiskeplatsen fre 14.5.Några observationer angående fartygets läge hade inte gjorts. Mån 17.5 och tis18.5 hade Olofsson kunnat se det Norska landet förtona i NW men det Danska landet hade inte iakttagits någon gång medan fisket pågick. Legat fiskebåtar i alla väderstreck. Hela ons 19.5 rådde stilla väder med så gott som ingen sjöhävning. På kvällen dragit in snurrevaden och hunnit så långt att endast 4 famnar snurretåg återstod till dess vaden kommit upp på däck.Då inträffade kl 20 en våldsam explosion på BB-sidan något akter om tvärs som slet sönder vaden och begravde båten under ett vädligt vattenuppkast som spolade allt löst på däck överbord. Olofsson stod i styrhytten, en man befann sig akter om styrhytten, 3 man vid winschen och en man nere i skansen. 2 av männen vid winschen kasatdes akteröver. I skansen lossnade kojer och all inredning från BB-skottet och mannen i skansen skadades i ansiktet av delar från ett tvättfat.Olofsson själv fått en flisa från den krossade kompassen i ansiktet. Alla blessyrer var av lindrig art. På grund av Marinas slagsida måste Olofsson ta sig ut ur styrhytten genom STB sidofönster. Motorn hade stannat och det stod genast klart att fartyget skadats så svårt att det skulle gå under. Lillbåten gjorts klar men innan den hunnit sjösättas kom Svanland av Hönö till platsen

GG 370 MARINA 19.5.43

ochalla gick över till Svanland.Kort därpå kom även Noomi av Hönö, och senare Lisea och Ekerö av Öckerö. 4 grästrossar och 2 wirar drogs under Marina sedan Svanland och Noomi förtöjt långsides Marina på var sin sida. Sedan denna "vagga" styvhalats inleddes bogseringen österut med kurs mot Hönö Klova. Trots gott väder gick bogseringen långsamt, Marina vattenfylldes helt och sjönk i marvatten hängande med hela sin tyngd i trossvaggan. Efter 17 timmars bogsering var grästrossarna sönderskavda,Marina låg så djupt att endast halva styrhytten syntes akterut,wirarna brusto och kl 15 tors 20.5 sjönk Marina på 47 famnars djup med Skagen i WtS på 10'avstånd. -Svanland fortsatt hemåt med besättningen.En del redskap o.a hade kunnat räddas över till Svanland men fångsten 160 lådor rödtunga och kolja värd 10.000 kr gick i djupet med Marina.
KK memorial konstaterat: Minsprängning.

SKNEIII 264

Brev från Mårten Henriques,Gtbg 27.5,till Emil Henriques,SKN

Till sjöförklaringen inställde sig befh åtföljd av advokat Bo Westman . Hela besättningen var ute på fiske och förhindrad att idag inställa sig. Befh avlade en lång och utförlig berättelse.Då olyckan inträffade låg Marina och fiskade, på alla sidor omgiven av andra båtar. Fartygets position kunde befh inte exakt uppgiva. Man kunde från olycksplatsen icke se det danska landet man väl i en hägring det norska landet i NW-lig riktning.Marina höll kl 20 den 19.5 på att draga in snurrevaden då en minexplosion inträffade något akter om midskepps på BB sidan. Båtsidan slogs sönder,kocken fick en skärva av det tvättfat,i vilket hanhöll på att tvätta sig, i pannan, och ytterligare 3 man skadades,dock inte så svårt att någon av dem behövde uppsöka läkare. De 2 fiskebåtar som lågo närmast intill Marina kapade sin redskap och skyndade till hjälp.De hunno fram så fort att man på Marina ännu icke fått ut lillbåten. De andra båtarna drog kablar och wirar runt Marina och togo denna mellan sig.De ämnade föra den med sig till Hönö. Efter 16 timmars färd med 2 knop från olycksplatsen sjönk Marina den 20 de kl 14.30. Den var alltför läck och vattenfylld och trossar och wirar sletos av. Ordföranden i Rådhusrätten ifrågasatte att befh berättelse varit så utförlig att det kunde vara onödigt att ytterligare avhöra besättningsmännen. Jag förklarade att det var mycket möjligt att SKN skulle låta sig nöja med befälhavarens redogörelse.Jag ät i så fall tacksam få besked härom.

Din tillgivne

Mårten

Egna kompletteringar

Minan var förankrad blott 5 meter under ytan. Vadens ena tåg fastnade i något och brast.Man halade på det andra tåget men även det fastnade och så kom explosionen. Alla ombord bedövades tillfälligt av smällen och tryckvågen.

GG 370 MARINA 19.5.43

Hade minan sprängts en aning senare skulle hela akterskeppet ha trasats sönder och Marina sjunkitomedelbart. I motorrummet slogs allting sönder och vattnet började genast stiga över durkarna som slagits upp.Under däck härskade en vild oreda, i lastrummethade lådorna kastats om varandra och slagits sönder. Att försöka hålla läns med däckspumpen var utsiktslöst. - Då Marina till sist sjönk 20 de gick det bara 50 sekunder tills hon var försvunnen.

SKNEIII 264 Assurans

SKN 30.6.43 utbetalat 67500:- för totalförlust till Advokat Bo Westman,Gtbg

---

Korrespondens om försäljning av vraket

Bjergningsentrepenör Sigurd Damgaars,Hirtshals 6.6.45 till SKN

Undertegned tillader seg herved at söge om bjergningsretten for den ved Skagen for c:a 3 aar siden krigsforliste fiskekutter Marina af Sverige. I det jeg forventer at höre fraa forsikkringen snarest muligt,önsker jeg gjerne oplyst ,hvad prisen er, i det jeg bemaerker att det ligger paa 76 favne vand og saaledes er vanskeligt at bjerge. Aerbördigst

S.Damgaard

HG 67 Eja af Hirtshals

SKN svarade Damgaard 22.6.45

"Vi emotse vilket belopp ni är beredd att betala.Då ni uppgiver att vraket skulle ligga på 76 famnars djup underlåta vi icke meddela att befh vid sjöförklaringen uppgav att båten sjunkit på 47 famnars djup med Skagen i WtS, avstånd 10'. Det är emellertdi icke uteslutet att befh uppgift kan vara mindre exakt.

Telegram Damgaard till SKN 29.6.45

Tillbyder dem 10% af Marinas vurderingssumme efter bjergning.Svar telegrafiskt = Sigvar Damgaard.

Telegramsvar från SKN till Damgaard 29.6.45

Marina accepterar Edert förslag = SKN

Brev till SKN från M.Engbjerg,m/s Mona Lisa,Hirtshals 18.9.46

Jeg tillader mig hermed höfligst at henvende mig til dem angaande svenske fiskebaad GG 370 Marina der 1944 sank nord for Skagen Rev fyrskib i 32 favn vanddybe. Jeg kunde tänke mig at göre forsög at bjerge baaden,og tillader mig derfor at forspörge om de vil gjöre noget krav paa baaden hvis en saaden bjergning skulde lykkes. Jagkan göre deom opmerksam paa at Bjergningen vil vaere forbundet med store vanskelligheter og udgifter grundet paa det store dybe.

SKN svarat Engbjerg 21.9.46

Att SKN hösten 1945 givit Damgaard rätten att bärga Marina mot 10% av båtens

värde i SKN efter en bärgning. "Vi kunna således i dennasak icke lämna Edder någon rätt utan ni får väl diskutera saken med herr Sigurd Damgaard."

"Dom hade inget val"1985

Bröderna Olofssons berättelse

Då det ena tåget sprang av vid inhalningen var det inte annat att öra än att gå tillbaka till ankartunnanoch börja hala in det andra tåget till vaden. Då vaden var nästa uppe kom explosionen. Bogträet slog antagligen emot minan. Hela fartyget kastade upp i liften och kom ner på sidan med sån slagsida att Arvid måste krypa ut genom STB-fönstret i styrhytten för att komma fri. Hanhade fått en smäll av kompassen men inte förlorat medvetandet. Arne kom upp ur lastrummet då det small. På grund av allt vatten som dånade ner över båten fick han den uppfattningen att han låg ute i sjön, men då vattnet forsat undan låg han och höll sig i brädgången.Harry, Gottfrid och Östen lyckades efter en luftfärd äter jlamra sig fast på däck tills vattnet runnit undan. Halvor i pnetryt fick delar av tvättstället i anskitet men hans skador var lindriga. Harry hade fått en törn av den stora rullen i brädgåneg för snurrevadståget och Gottfrid hade slagit huvudet i winschen så han blödde en del,men ingen var allvarligare skadad. Så sakta reste sig båten igen efterden svåra slagsidan åt BB. Konstigt nog gick motorn fortfarande. Men allt låg i en röra i motorrummet,durkar, maskindelar, allt. Reverseringsboxen hade slitits av liksom klockorna till både länspumpen och kylvattenpumpne. Vattnet forsade in och vi förstod ju att båten skulle sjunka inom några minuter. Först tiil oss kom Svanland och Noomi, båda från Hönö. Då det stod klart för dem att vi alla var i livet tog man itumed att försöka bärga Marina. Svanland och Noomi gick upp en på vardera sidan av oss och drog grästrossar under Marina sompå så sätt hängdes upp mellan dem. Det var nästanvindstilla och bra väder. Hade vi dragit stålwirar under henne hade vi kanske lyckats,men trossarna töjde sig under boseringen . Ekerö pch Lisea av Öckerö stack ut bogserkablar och så började färden mot land. Vi tänkte först gå till Hirtshals men den svaga sjöhävning som fanns skulle då ha kommit mera på sidan,så det var svårare att bogsera i den rriktningen. Marina låg nu helt undervatten med vatten jäms med underkant av styrhyttsfönstren och vi befarade att hon helt enkelt skulle sätta sig fast i botten i inloppet till Hirtshals och bli vrak där. Det återstod bara att försöka ta sig hem . Det såg länge ganska hoppfullt ut men norr om Skagenblev dyningen besvärligare och det skavde ganska kraftigt i trossarna. Till slut gick den aktre trossen av. Marina hängde kvar lite grand i de övriga trossarna men då också nästa sprang gled hon ut ur vaggan och sjönk med flaggan i topp på masten NO Skagen på 37 famnars djup. Vi hade då bogserat i 17 timmar. Det kändes fruktansvärt att se henne försvinna.

GG 630 MARINA 19.5.43

Historik

Motorfiskebåt på 50 brton byggd 1935 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona av ek, bok och furu.(Däcket avfuru) L.19,5 B.6 Huvudredare skeppare Karl Arvid Olofsson i Hönö Klova. Delägare var hans bröder Harry och Arne. 150 hkr Bolindermotor. Krigsriskförsäkrad för 60.000 kr.

JOHN 23.5.43

UTSATT FÖR 11 MINEXPLOSIONER UNDER ETT DYGN, TROLIGEN I ROTTERDAMKONVOJ

Journal

Sön 23.5 43 observerades följande minexplosioner med våldsamma skakningar i fartyget: kl 02.15, 02.25, 03.10, 03.55, 04.00, 05.00, 05.30, 06.15, 07.00, 08.45 och kl 10 f.m (inalles 11 megnetmineexplsoioner)

Sön 1.8 kl 15.30 minexplosion om BB.

Mån 2.8 kl 02.50 mina exploderat förut. Kl 11.30 ett häftigte flygangrepp av torped-och bombplan.

Sön 22.8 Fartyget kl 13 förtöjt i torrdocka i Hälsingborg. Vid dockningen befanns flera plåtar i bordläggningen på båda sidor intryckta,sannolikt som följd av bomb- och minsprängningar i fartygets närhet.

Hälsingborg 15.9.43

J.Håkansson 1e styrman — Anton Olsson 1e maskinist — Nils Marthins Befh

---

Besiktningsinstrument

Ingeniör Allan Zander besiktigat i docka vid Hälsingborgs varv 26.8.43 Avsevärda bottenskador konstaterats om BB, bestående av ett stort antal fortlöpande upptryckningar i B- & C-stråken från för tiol akter över större delen av fartygets längd.25 plåtar måste uttagas för riktning eller förnyas.Ett 100-tal bottenstockar,praktiskt taget i följd,måste repareras eller förnyas. På en del ställen finns i upptryckningarna smärre repor och endel långväxlar är något avslitna.

Reparation 1946

Skadorna åtgärdats först i juli 1946 vid Lindholmens varv samtidigt som bombskador från 29.7 och 4.8.44 reparerades för totalt 7760 kr. varav det största beloppet (5970) för rep. av bottenskadorna.

Assurans

SKN 14.9.43 ersatt Zander för besiktningen med 150:-
SKN 29.4.46 till civ.ingeniör Schreil,Sthlm 175:-
SKN 12.5.47 till rederiet 5945:- för skada och kostnader.

Eget Data

Lastångare på 3148 brton byggd 1918 vid Blyth Drydock Co av stål. (Ex Danybryn, Sheaf Lance) L. 101 B. 14 Tillhörig red AB A.The Jonasson i Råå. Inköpt som Danybryn 1937 från Englaand, Gick 1918 som Sheaf Lance till 1936 under engelsk flagg. 28.11.43 på resa Emden-Gävle blev John Till ankars vid Borkum kl 22.45 påtörnad av ss Stadt Dordrecht som hade trängts av en förpostbåt och fick stävskador över vattenlinjen. Kostat SKN 5902:02 (SKNEIII 283)

Krigshaverier: 26.7.42, 17.11.42, 29.7.44.

TITANIA 25.5.43

ÅNGTRÅLARE FÅTT PANNAN SKADAD VID MINEXPLOSION I TRÅLEN NW HIRTSHALS.

Utdrag över Titanias resa 22-25.5.43

Tis 25.5 kl 10 f.m då fartyget befann sig under fiske NW Hirtshals på 45 famnars djup inträffade en minexplosion i trålen och fartyget kom samtidigt i våldsam skakning. Vid upphivning av redskapen visade det sig att förliga trålbordet fullständigt bortsprängts tillika med större delen av trålen med tillhörande sveplinor och tågwirke. Fisket måste avbrytas och fartyget kom till Göteborg kl 18 för anskaffning av redskap ochkomplettering av tillbehören. Tors 27.5 avgick Titania kl 11 på f.m från Göteborg för fiske till sjöss men utkomna till fiskeplatsen rapporterade maskinisten att panna läckte.Då läckaget ökade måste fisket avbrytas sönddg morgon 31.5 och fartyget ankom till Göteborg på middagen samma dag. Mån 31.5 togs fartyget upp på Lindholmens slip och vid besiktnign befanns några bultar vara lösa, en rodertapp avslagenoch i pannan visade sig att 6 tuber och en stagtub blivit läck. Ombord ss Titania 4.6.43

Ivan Andersson
maskinist

Olof Olsson
Befh

Besiktningsinstrument

Marindirektör Allan Zander besiktiga på slip vid Lindholemsn varv 31.5.43 Inga skador upptäckts på skrovet efter minexplosionen,frånsett en sprängd nagel i bordläggningen STB och en om BB. Ett 10-tal naglar lösa å rodret vilket lyftes för undersökning. Tapparna befunnos slitna och förnyades på rederiets bekostnad. BV befunnits oskadade. I pannan befanns 6 tuber i BB flamugn ha skräckts och voro svårt läck.Även läcka i en svets i pannans botten, vid eldrörets infästning i BB flamugn. 6 nya tuber insatts och sprickan uppmejslats och svetsats.

Kostnad 2067:- kr inkl 2 dagar på slipen och bottenmålning
Titania ankom till varvet 31.5,sliptogs 15.30 samma dag,sjösattes åter 4.6 kl 15.Arbetena klara och Titania lämnat varvet 9.6.

Räkningar

Barthold EdénAB i Gtbg för 309:75 nedtagit och torkat instrumenttavlag, målat ochomisolerat allla bultar,insatt och inkopplat gruppledningar levererat 3 glödlampor mm

Jakobssons Motormekaniska verkstad,Gtbg, fär 438:83 tillverkat ny ytålläm med nya kättingar och beslag.

Stranne & Oresen AB,Fiskhamnen,Gtbg, rep. trål inkl ställ sveplinor 1392:75

C.A.Berglund & Son lev. bottenfärg för 473:85

Assurans

SKN 20.8.43 betalat 200:- för besiktning
SKN 17.9.43 betalat 3864:30 inkl. redskap till rederiet

TITANIA 25.5.43

Åter förlorat trålen p.g av minexplosion 13.10.43

Under trålning på 50 famnars vatten N.Hirtshals den 13.10.43 förnams en häftig detonation från botten samtidigt som varpen helt släppte. Vid inhalning av varpen visade det sig att STB läm var helt bortsprängd.Hela trålen med sveplinor och tillbehör gått helt förlorad och Titania måst avbryta fisket och kom på kvällen in till Göteborgs fiskhamn.
SKN ersatte till fullo med 3463:17.
Den 29.7.44 fick Titania en mina i trålen StW Hirtshals (SKN vol 314) och måste kapa den.

Data

Ångtrålare på 238 brton byggd 1903. Red AB Nordsjön i Göteborg.
(Ex Ostrich) Byggd 1903 i Hull av stål. L. 38,8 B. 6,6 450 ihkr ångmaskin. Tillhörig Fiskeri AB Titania (Ch. Stranne) i Göteborg.

HANESTRÖM V 25.5.43

TVÅ IHJÄLSKÅLLADE AV RUSÅNGA EFTER MINEXPLOSION UTANFÖR WARNEMÜNDE.

RAPPORT

Avgick tors 20.5.43 kl 19 från Munksund dest. till Lübeck.Rumslast 144,275 stds trävaror.På däck till 3 meters höjd 55,630 std = total last 199,905 std
Djupg F 10'10"- A 13'6 " 14 ombv
Minsprängd tis 25.5.kl 16 c:a 12 sjömil W Warnemünde angöringsboj. Lätt bris smul sjö, mulen luft. Ie styrmans vakt.Utkik på backen. 2 eldare dödade.
3 personer skadade (1:e och 2:e maskinisterna & föreståndarskan)

Göteborg 1.6.43
J.L.Carlsson
Befh

Befh berättelse.

Tis 25.5. kl 16 inträffade en kraftig explosion under akterskeppet,förmodligen en megnetminax,varvid maskinrummet fylldes av rusånga från pannan och samtidigt började vattenfyllas. Eldarna Knut Adolfsson och Sven Lundén dödades antagligen omedelbart i eldrummet.Vakthavande 2e maskinisten Johan Ekberg blev svårt bränd i ansiktet och på händerna och fick en skada i ljumsken. Vid explosionen lösryvcktes och krossades alla fasta och lösa inventarier i akterskeppet och blockerade delvis gångarna.På bryggan slets kompassstativet loss från däck, föxnstren krossades ovh lanternskärmarna nerbräcktes. Även i salongen var full förödelse. Livbåtarna klargjordes genast och firades ner till vattenytan.Samtidigt kom ett vaktfartyg från Tyska marinen längs sidan och förhörde sig om skadornas omfattning. Omkring 16.30 kom ett marint förrådsfartyg upp i närheten för att vara behjälpligt vid en ev. bärgning av besättningen. Eftersom fartyget visat sig vara tätt i lastrummet anhölls om bogsering in mot grundare vatten. En bogserwire fördes över och bogseringen inleddes men måste vid 18-tiden avbrytas eftersom maskinrummet då var helt vattenfyllt så att häcken låg i vattenytan,samtidigt som vattnet hastigt hade börjat stiga även i lastrummet. Sedan besättningen gått i livbåtarna och maskinist Ekberg tagits ombord på förrådsfartyget för att få läkarvård, fortsattes bogseringen av Haneström V med livbåtarna på släp efter fartyget. Vid 19-tiden avbröts bogseringen när Haneström sjunkit så att bryggan låg i vattnet och hon flöt endast på trälasten.Linorna kapades och livbåtarna rodde upp långsides förrådsfartyget som ankrat upp i närheten och som ombordtog besättningen. Förrådsfartyget lättade ankar på f.m 26.5 och då Haneström V sågs sista gången tycktes hon ligga med aktern sjunken på c:a 25 meters djup med backen och förliga delen av lucka 1 över ytan,omfluten av däckslast. Kl 12 tog ett vaktfartyg upp besättningen och kom kl 15 in till Travemünde varifrån resan anträddes till Lübeck där konsulatet ordnade inkvartering på ett hotell.Lördag 29.5 hemsändes besättningen via Warnemünde-Gjedser-Malmö och anlände söndag 30.5 till Göteborg.

HANESTRÖM V 25.5.43

Crew list

Befh Johan Ludvig Carlsson, Silverkällegatan 3,Göteborg,27.8.90 (1934)
Ie styrman Edvard Svensson, Stigbergsgatan 8, Gtbg, 26.1.83 (15.3.43)
2e styrman August L.Kihlberg, Lerum, 1.9.87 - ~~Brändxavxrusånga~~
1e maskinist Lars Heimer, Göta, 31.12.85 (Sedan 1933) Bröt ett finger
2e maskinist Johan Olof Allan Ekberg, Göteborg, 8.6.04 Bränd av rusånga
Föreståndarskan Maria "Maja" Augusta Nordendahl, Gtbg, 23.12 89
Träffad av ett splitter under högra ögat.
Kock Elmer Wilhelm Högberg, Lundby,Göteborg, 16.8.01
Matros Albert Valdemar Hansson, Stockholm, 27.7.94
Matros John Bernhard Jonsson, Torslunda, Kalmar län, 10.1.95
Lättmatros Oscar Helge Andersson, Göteborg, 24.10.09 (15.3.43 Gtbg)
Jungman Sven Göte Andersson, Malmö, 23.4.25
Eldare Kurt Georg Sanderberg, Furuvägen 29,Halmstad, 19.6.09
† Eldare Knut Elis Adolfsson, Slottskogsvägen 24A,Gtbg, 21.1.07 (15.3.43)
Gift, fader i Huskvarna,Gtbg sjömanshus nr 574
† Eldare Sven Oscar Lundin, Fredsgatan 9,Skövde,28.4.11 (15.3.43 Gtbg)
Mor och syskon i Tidan.Karlstad sjömanshus nr 127

BEFH RAPPORT TILL KONSULATET I LÜBECK 27.5.43

Fartyget avgick kl 19 20.5. från Munksund i Piteådistriktet med rums- och däckslast av 199,905 stds trävaror destinerat till Lübeck. Den 24.5 anlöptes Kalmar för bunkring. Resan fortgått utan anmärkning till 10-12 sjömil W Warnemünde inlopp. Fartyget följt de tyska kursanvisningarna.Fartyget befann sig där den 25.5 kl 16.30 Tysk tid då en våldsam explosion inträffade under akterskeppet, tydligen på STB-sidan..1e styrman var vakthavande på bryggan och2e maskinisten i maskin.Genom brustna ångrör strömmade rusånga ut i eld-och maskinrum och dödade sannolikt de båda eldarna i eldrummet, och maskinrummet började sakta vattenfyllas. Kort därefter kom en vaktbåt från Tyska marinen långsides och förhörde sig om skadorna. Föreståndarskan och kocken gick ombord i vaktbåten. Samtidigt firades livbåtarna och i dessa nedlades vad som i hast kunde hopsamlas av de personliga ägodelarna. Därefter förhalades båtarna längs fartygssidan.Kl 17 kom ett depåfartyg och frågade om skadorna och jag frågade detta om det kunde ta Haneström V under bogsering eftersom fartyget syntes vara tätt i lastrummet. Bogseringen pågick till kl 18 då vi signalerade till depåfartyget att vattnet börjat stiga i lastrummet.Maskin var då vattenfylld och deombv lämnade nu farttyget och gick i båtarna. Sedan fortsatte bogseringen med livbåtarna på släp till kl 19 då depåfartyget ankrade eftersom de tydligen tyckte att fortsatt bogsering var meningslös. Bryggan låg då i vattnet. Besättningen rott till depåfartyget och inkvarterades för natten ombord på detta. Den 26.5 kl 15 landsattes besättningen i Travemünde.

Lübeck 27.5.43 Befh

HANESTRÖM V 25.5.43

KONSULATET, LüBECK TILL BESKICKNINGEN I BERLIN 27.5.43

Konsulatet får härigenom bekräfta dagens telefonmeddelande angående minsprängningen av ss Haneström V utanför Warnemünde. De överlevande, 11 män och en kvinna, befinna sig f.n i Lübeck där de inlagts på hotell och komma förmodligen att avresa den 29.5 kl 09.05 över Warnemünde -Köpenhamn till Malmö. En besättningsman är lindrigt skadad. Beträffande viseringar mm har konsulatet varit i förbindelse med vederbörande polismyndighet, vilken lovat försöka ordna visering för samtliga tills imorgon e.m. Konsulatet kommer även att ordna så att personal från Kungl.vicekonsulatet i Seestadt Rostock är närvarande vid passkontrollen vid Gjedserfärjan för att underlätta och undvika att hinder och svårigheter uppstå för besättningen under hemresan genom protektorat Danmark.

Thore E.Nyström
för konsuln

Sjöförklaring i Göteborg 4.6.43 kl 10

Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:
1) Var sjönk fartyget och på vilket djup?
Advokat Tage Zetterlöf för SKN.
I övrigt lät icke någon, som saken kunde angå, sig avhöra.

Befh Carlsson: 2e maskinist Ekberg befann sig i maskinrummet intill lejdaren och hade nätt och jämt hunnit ta sig upp på däck då explosionen inträffade -Hade han befunnit sig nere på maskindurken hade han inte undkommit med livet i behåll. Han vårdas ännu på sjukhus för sina brännskador. Föreståndersksan, som var ute på däck vid explosionen, träffades av ett splitter ovanför högra ögat och får behandling på Sahlgrenskas poliklinik i Göteborg. 1e maskinist Heider kastades vid explosionen ur kojen och bröt ett finger. Hanestörm V sjunkit ungefär 17 sjömil W Warnemünde angöringsboj på 24-25 meters djup. Omedelbart efter explosionen gav befh order till besättningen att bemanna båtarna. Då det sedan visade sig att fartyget flöt , gick alla utom den brännskadade maskinisten Ekberg, ombord igen och hjälpte till att göra klart för bogsering. Besättningen i viss mån kunnat bärga sina ägodelar. Befh endast fått med sig några få klädesplagg. Befh på depåfartyget hade inte villfarit begäran att bogsera direkt mot land på grund av minfaran.

1e styrman Svensson: Vakt på bryggan. Skeppsdagbok i egentlig mening hade inte förts ombord, endast en kladd i vilken införts de uppgifter som angivits i rapporten om sjöolycka.

1e maskinist Heimer: Legat och sovit vid explosionen. 2e styrman sagt till Heimer att han strax efter explosionen sett en svart rök i kölvattnet varför det uppenbarligen varit en minexplosion.

HANESTRÖM V 25.5.43

Lättmatros Andersson: Stått till rors.Ej haft tillfälle få med sig sin sjöfartsbok.

KK memoriasl 21.7.43

Minexplosion, sannolikt en magnetmina, under gång i Tyskt farvatten förorsakade fartygets förlisning. Av utredningen framgår ej huruvida fartyget undergått avmagnetisering. Ex officio

Bertil Lindhé

Konsulatet i Lübeck till UD 11.6.43

Konsulatet får härigenom meddela att ångaren Haneström V numera bärgats och ligger under lossning i Lübeck. Rederiet är underrättat och kaptenen på väg till Lübeck för att övertaga fartyget och ombesörja dess vidare skötsel. Herm. Buck

Konsul.



Haneström V på Göta Älv .

Advokat Tage Zetterlöf till SKN, Sthlm 4.6.43 SKN EIII 262

(Refererat sjöförklaringen vid vilken han representerat SKN) .... Jag tillfrågade befh huruvida han inte gjort något försök att sätta fartyget på land eller före det in på grundare vatten. Han svarade att han förgäves hos förrådsfartygets befh begärt att man skulle släpa fartyget mot närmaste land,.och detta hade bestämt vägrats , med hänvisning till att man inte hade rätt att avvika från den väg som användes,detta bl.a på grund av minrisk. 1e styrman uppgav att en tysk kryssare kommit fram och givit förrådsfartyget order om den kurs som skulle hållas.Han trodde för sin del icke att man genom att sätta en annan kurs skulle ha vunnit något.Det framkom vidare att besättningen borde i väsentligt större utsträckning än som

HANESTRÖM V 25.5.43

skedde ha kunnat rädda sina effekter.Befh ansåg tydligen att de nonchalerat denna sak alltför mycket.

UDHP 80c 3518

Telegram Berlin till UD 28.5.43

47 ss Hanestroem V forlist sannolikt minspraengning 10 a 12 sjoemil utanfoer inloppet till Warnemünde 25.5 16.30 tysk tid. Av besaettningen 11 man kar en kvinna vaelbehaallnn Lübeck. 2 man omkomna (Namn & ålder) 6Richert

Brev t. beskickningen i Berlin från konsuln i Lübeck 11.6

(Samma som sid 4, med tillägg: En av de förolyckade är funnen men det andra liket har ännu ej kommit i dagen.Konsulatet står i förbindelse med polisen som har att handhava likens upptagande och transport.

Hermann Buck
Konsul

Dito 25.6.43 De 2 döda begravda i LüBeck

Enligt önskan från rederiet har de dödade sjömännen Sven Lundin och Elis Adolfsson tisdagen 22.6 begravts här i Lübeck.Närvarande vid akten var Svenska konsuln och sjömanspastorn samt representant för rederiet. - Fartyget ligger nu utlossat vid kaj här i Lübeck under prov. reparation.

Hermann Buck
Kosnul

SKNEIII 262

BÄRGNINGEN.

Max Doflein,Hamburg 2.6. till SKN: "Ich habe die Marine veranlasst das mit dem Heck auf Grund sitzende Schiff durch einen Taucher untersuchen zu lassen.Die Taucheruntersuchung hat jetzt stattgefunden und die Marine hat sich bereit erklärt, zu verssuchen, den Dampfer zu bergen und wenn möglich nach Lübeck zu bringen."

Doflein till SKN 4.6.43: "Es freut mich ihnen heute mitteilen su können, dass die Marine zur Zeit mit 2 Hebefahrzeugen bei dem Dampfer beschäftigt ist um das Heck zu heben."

Doflein till SKN 7.6: "Heute erhalte ich von dem Marine-Bergungs-& Seedienstkommando Kiel die mitteilung, dass die 2 Hebeschiffe den Dampfer Hanestörm V gestern abend in der Travemündung auf Grund gestzt haben und zwar auf 9 meter Wassertiefe.Es wird jetzt versucht mit hilfe der Hebeschiffe das Schiff auf 4 meter hochzubringen und gegenüber Travemünde auf Strand abzusetzen. Damit ist alsdann die Arbeit der Marine erledigt. Ich habe der Lübecker Taucher Prehn beauftragt die abdichtung des Schiffes vorzunehmen und das Schiff soweit leerzupumpen dass es nach Lübeck verholt werden kann um dortselbst seine Holzladung zu löschen.

Doflein i telegram t. SKN 7.6.43: Veranlasst Reederei sofort Kapitän nach

HANESTRÖM V 25.5.43

Lübeck entsenden damit er sein Schiff übernimmt = Doflein

SKN ställt garanti 15.6.43 för Bärgarlön och meddelade Doflein att Haneströms assuransvärde är 290.000:- kr. Hanestörm V låg då vid kaj i Lübeck och lossade sin trälast, prov. tätad av marinen som anbringat läcksegel under akterskeppet och tätat de största läckorna med kilar och talg.
Den 18.6.43 var fartyget utlossat.

BERGUNGSBERICHT (Ur Tysk dispache)

Am 31.5.43 erhielt ich befehl mitdem Schlepper "Otto Wulf III " nach dem Wrack Hanesträm V zu fahren um dort vorbereitungsarbeiten zum heben des Wracks zu machen. Um 19 Uhr wurde Kiel verlassen und nach der unfalls-stelle gedampft. Das Wrack lag auf 54° 12'N - 11° 30,6'O.
Am 1.6 gegen 5 Uhr trafen wir bei der Wrackstelle ein.Die Wassertiefe betrug 24 meter.Der Vormast ragte c:a 3 meter aus dem Wasser. Durch Taucher-untersuchung wurde festgestellt dass das Heck bis zum Hochdeck im Slich lag.Wir brachten im laufe des tages 6 Hohldrähte unter das Wrack zum unter-durchziehen der Hebetrossen. Ein versuch, Hohldrähte durch das Schrauben-loch zu ziehen,gelang nicht weil das Wrack mit der Achterschiff zu tief im Schlich lag; selbst spühlen brachte keinen erfolg. Der Bug des Wracks war im alufe des Tages um ein meter eingesunken.Um 21 Uhr wurde das Ar-beiten eingestellt.
Am 2.6 trafen gegen 11 Uhr die Hebeschiffe " Ebbe" und " Flut" bei der Wrackstelle ein. Nachdem diese zu beiden seiten des Wracks verankert waren, wurden die untergebrachten Hohldrähte aufgenommen und Hebedrähte unter das Wrack gehievt. Um 21.30 Uhr waren 6 Hebedrähte unter das Wrack gehievt. Das Arbeit wurde eingestellt.
Am 3.6 wurde um 7 Uhr wieder mit dem Arbeiten angefangen. Die vorderen beide Hebedrähte wurden durchgesetzt und das Wrack vorne angehoben, um mit den beiden achternen Drähten möglichst weit hach hinten zu kommen.Gegen 12 Uhr sind 2 Drähte so weit nach hinten gesägt wie möglich. Das Wrack wird vorne wieder auf an Grund gelegt. Beim sägen hat sich herausgestellt dass noch verschiedenes vom Wrack über Bord hängt, wie Ladebäumen, Wanten und Drähte. Diese wurden durch Taucher angeschlagen und auf das Wrack gehievt. Um 16 Uhr setzten wir die 8 Hebedrähte durch und lenzen die Hebeschiffe. Gegen 18 Uhr sind die Hebeschiffe lenz.Wir versuchten nun durch schleppen mit "Otto Wulf III" und hieven an der verankerung das Wrack von der Stelle zu bewegen. Es gelang uns aber nur das Vorschiff nur um 2 strick nach STB zu drehen .Das Achterschiff kam aus seiner lage nicht heraus. Die Hebe-schiffe wurden wieder geflutet und um 20 Uhr wurde ein neuer hob gemacht. Um 22 Uhr wurde das Wrack ungefär 150 meter aus seiner lage nach SW fortbewegt. Um 24 Uhr wurde das arbeiten eingestellt.

HANESTRÖM V 25.5.43

Am 4.6 um 5 Uhr wurden die Hebeschiffe zu einem neuen Hub geflutet und um 6 Uhr wurden die Hebetrossen durchgesetzt. Gegen 8 Uhr wurde " Otto Wulf III" zum schleppen festgemacht und nachdem die Hebeschiffe gelenzt waren, wurden auch die Maschinen auf "Ebbe" und "Flut" mit angesetzt. Mit ganz langsamer Fahrt bewegte sich der Verband nach Westen in richtung des Zwangsweges. Nachdem eine Strecke von ungefähr 1,5 Seemeilen zurückgelegt waren, kam der Verband um 10 Uhr wieder fest. Während der fahrt waren 2 Drähte zusätzlich unter das Wrack nach hinten genommen worden um beim nächsten Hub das Achterschiff noch mehr anheben zu können. Ein Taucher wurde beordert um die lage der beiden Trossen zu kontrollieren. Dieser stellte dabei fest ,dass der BB-Anker mit Kette aus der Klüse gefallen war und an Grund nachschleppte. Anker und Kette wurden vom Taucher angeschlagen und auf Dampfer "Ebbe" an Deck gehievt. Um 16.30 Uhr wurden die Hebetrossen wieder durchgesetzt und die Hebeschiffe gelenzt. Schlepper "Otto Wulf III" wurde zum schleppen festgemacht und um 17.20 Uhr setzte die Verband sich wieder in bewegung. Um 19.10 Uhr wurde Wachschiff 08A passiert und kurs nach Travemünde genommen. In der nähe des Wachschiffes passierte uns ein Torpedoboot mit hoher fahrt. Durch den Schwell kamen die Hebeschiffe stark in bewegung, der vordere verbindungstross brach und die Schienen des Avstützbalken wurden verbogen. Um 23.30 Uhr wurde ungefähr 8 Seemeilen vor Travemünde geankert um den Tag abzuwarten.

Am 5.6 4.30 Uhr wurden die Anker gelichtet und weiter in richtung Travemünde geschleppt. Um 10.30 Uhr kam den Verband bei der Leuchttonne "Schwansee" an Grund. Die Hebeschiffe wurden geflutet und um 12.15 Uhr die Trossen zu einem neuen Hub durchgesetzt. Im laufe des Tages wurden noch 2 Hubs gemacht und um 20 Uhr wurde das arbeiten eingestellt.

Nachdem am 6.6 noch 2 Hubs gemacht waren, ragte das Deck aus dem Wasser In der Vorpiek und Maschine wurden je eine transportable Pumpe angesetzt. Die Vorpiek war in kurzer Zeit leer und wurde diese Pumpe dann in der Maschinenraum gelegt.. Die Taucher dichteten in Maschinenraum und aussenbords leckagen ab. Gearbeitet wurde bis Mitternacht.

Am 7.6 wurde um 7 Uhr mit der arbeiten begonnen. Von "Otto Wulf III" wurde noch eine Motorpumpe im Maschinenraum aufgestellt und in betrieb genommen. Im laufe des Tages wurde weitere lackagen abgedichtet. Gegen Abend war der Maschinenraum soweit abgedichtet dass eine Motorpumpe das noch eindringende Wasser halten konnte. Um 21.30 Uhr war arbeitsschluss.

Am 8.6 Arbeitsbeginn um 5.30 Uhr. Um 6.30 Uhr kam der Lotse anbord. "Otto Wulf III" nimmt den Verband in schlepp. Mit unterstützung der Maschinen von "Ebbe" und "Flut" wurde in Travemünde eingelaufen und um 10 Uhr in der kleinen Holzwik geankert. Hier wurden die einzelnen lackagen noch besser abgedichtet und gesichert. Arbeitsschluss um 22 Uhr.

HANESTRÖM V 25.5.43

Am 9.6 arbeitsbeginn um 7 Uhr. Nachdem nun der Maschinenraum gut abgedichtet war, wurden der Schott zwischen Bunker und Laderaum 20 Nieten herausgeschlagen. Dadurch lief das Wasser aus dem Laderaum in den Maschinenraum und konnte von hier gelenzt werden. Um 19.30 Uhr wurde die arbeit beendet. Während der nacht wurde Pumpenwache gehalten.

Am 10.6 Arbeitsbeginn um 7 Uhr. Das Schiff ist nun soweit dicht dass nur noch alle 6 Stunden zirka 10 minuten gepumpt wurde. Die Hebetrossen wurden gelöst und anbord gehievt. Um 14 Uhr wurde "Haneström V" von der Lübecker Schleppern "Clara" und " Edvard" in schlepp genommen und nach Lübeck gebracht.übernommen wurde "Haneström V" von Herrn Qvitzau vom Nordisches Frachtkontor.Dampfer "Ebbe" und "Flut" und "Otto Wulf III" traten am 17 uhr die reise nach Sassnitz an.

Volk
H.- Betriebsmeister.

HEMBOGSERINGEN

Doflein i brev t. SKN, Hamburg 18.6.43:
Doflein varit i Lübeck 17.6 och träffat vissa åtgärder för att förbereda bogseringen till Svenskt varv. En pumpångare ännu långsides eftersom det inte gått att få fram en transportable pump. Länsning endast nödvändig tidvis. Det bäste vore att få fartyget dockat för ytterligare tätning men ingen docka finns tillgänglig. Den 21.6 skall dykare Prehn börja undersöka fartygets botten akterut. Möjligen kan han komma åt läckor genom att bygga cementkistor i maskinrummet för såvitt inte stora läckor finns alldeles under maskinbädden.Dykare Prehn åtagit sig att täta såpass att fartyget sedan skall kunna bogseras till Sverige. Omöjligt att vid Tyskt varv få maskin, pannor och annat satt i stånd för att möjliggöra hemresa för egen maskin.Det verkar som om rodret böjts och bordläggningsskadorna akterut kan inte överblickas förrän efter dockning. All inredning totalförstörd. Alla vant, maststag och annan rigg är söndertrasad.Skorstene avbruten och ligger i lastrummet.Livbåtarna är ramponerade och överbyggnadsdäcken delvis förstörda. Pannor och maskin är totalt nersmutsade (Sind vollkommen verschmutzt) och en mängd gjutjärnsrörledningar bräckta. Maskinrummet kan beskrivas som ett smutsigt kaos av lera, gyttja, aska, kol,lösa delar och trasig materiel.

LASTEN: Trälasten värd 70017:87 kr och försäkrad i Allianz i Hamburg. Lastmottagare:Lübecker Hobelwerk, Gebrüder Becker,Lübeck.

Doflein 21.6 till SKN: Fartyget förhalats till en lämplig plats för fortsatt tätning.Det Pumpnedamfer "Clara" kunde lördag 19.6 friställas.

Doflein 29.6 t. SKN: Fartyget nu tätt.Slutbesiktning äger rum i Lübeck

HANESTRÖM 25.5.43

fredag 2.7. En stark cementkista byggts för den sönderslagna sjöventilen i maskinrummet. Ena masten, vars topp blivit avslagen, har stagats upp. Dävertar, bommar o.a surrats.Ankarspelet och handstryningen reparerats så att de fungerar.Bogseringen måste äga rum i gott väder.

Doflein 20.7. till SKN: Den 17.7 fått meddelande att Bugsier Reedereis högsjöbogserare "Heros" blivit friställd och an,änt till Lübeck 19.7. Heros kl 10.30 f.m den 20.7 avgått med "Haneström V" destinerad till Malmö redd där bogserbåten Flintrännan skall ta över.Beräknad ankomst till Göteborg 22.7. Inredning ordnats ombord på Hanström för Befh, en styrman och en matros som i dagarna kommit till Lübeck från Sverige. Befh varit mycket nöjd med fartygets tillstånd.

Doflein 22.7 t. SKN : Heros har överlämnat Haneström V välbehållen och kontraktsenligt till den svenska bogserbåten.Resan gått mycket bra.Bogseringen kostat 10.000:- kr vilket belopp SKN den 31.7 via Riksbanken utbetalat till Duncker & Joly,Hamburg.

Doflein 1.9.43 i brev t. SKN:

Herrn Direktor Hans Quitzau vom Nordischen Frachtkontor in Lübeck hatte vod der Reederei des Dampfers Haneström V mit datum 28.7.43 einen Brief erhalten, in welchem die Reederei klage führt über den jämmerlichen zustand ,in welchem das Schiff nach ankunft gewesen ist.Inbesondere werden die beschädigungen der Wohneinrichtungen hervorgehoben, und es wird die vermutung geäussert ,dass nicht überall die beschädigungen aus dem Havarie oder aus der bergungsarbeit herrühren.(Ur Tysk dispache: "Die Inventarien des Schiffes waren zum grössten teil verloren.An der Einrichtung war das Zeug aus den Möbeln geschnitten und eine anzahl Schlösser aus den Türen und Möbeln herausgeschraubt.") - Ich habe mich auch über den jämmerlichen zustand des Schiffes sehr geärgert und hatte die gleiche vermutung wie die Reederei.Ich bin aber jetzt etwas mehr beruhigt und bis zu einem gewissen grade etwas besserer meinung geworden, nachdem ich den Befehlshaber der Kriegsfahrzeuges gesprochen habe, welcher den Dampfer Haneström V zuerst angefasst und geschleppt hat und in dessem schlepp das Schiff dann leider unterging. Nach der ganzen art wie das Schiff unterging, indem es nämlich ganz allmählich sich füllte beim schleppen und somit während der fahrt wie beobachtet wurde, sehr viel Inventarien von Deck und aus den Kammern fortgespült wurde, geht hervor, dass der grund, warum so viel fehlt und warum so viel beschädigt ist, in der natur der sache liegt und nicht so sehr in mangelhafter beaufsichtigung des Schiffes. Wenn ein Schiff schräg liegt beim schleppen, also acherüber, und der fahstrom damit über das Schiff hinweggeht, so ist dies besonders ungünstig und es wird vieles

HANESTRÖM V 25.5.43

weggespült, oder herausgerissen,und es entsteht auch viel druck auf die empfindlichen Wohneinrichtungen und Ausrüstungsteile an Deck. Die Teile lösen sich und treiben dann von bord. Ich wollte nicht verfehlen ihnen dieses mitgeteilt zu haben, wenn schon ich durchaus nicht behaupten will, dass hieraus alle schäden zurückszuführen sind. Es lagen immerhin besonders ungünstige umstände für die schleppung des schwer havarierten schief liegenden Schiffes vor.Ich wollte sie hiermit bitten, den Reeder von dem inhalt dieses Briefes zu unterrichten.

BÄRGNINGSKOSTNADER

Doflein 3.11.43 översänt till SKN räkning på bärgningskostnaderna ,RM 30.063:77, från der Marine-Bergungs -& Seedienstkommando-Mitte i Kiel. (Exkl. räkning från F:a J.Johannsen & Sohn i Lübeck på RM 6052 för den slutliga bogseringen av Haneström V till Lübeck med bogserbåtana Clara och Edvard, vilken kostnad omgående utbetalats av Nordisches Frachtkontor i Lübeck.) I brev 6.11.43 förklarade Doflein att han ordnat så att RM 30.063:77 kommer att betalas genom inlösen av last som bärgats från Gondul (Ett förfarande som senare försvårats av Tyskarna och var helt klart först i mars 44)

BESIKTNINGSINSTRUMENT - LINDHOLMENS VARV

Haneström V anlände till Lindholmens varv i Göteborg den 22.7.43, låg i docka 23-29.7 för besiktning, reparationen påbörjats den 3.8.43 och var avslutad 9.9 då fartyget avgick. Låg i docka 6-26.8.
Allan Zanders besiktningsinstrument omfattar 67 foliosidor.Zander konstaterade att " eftersom fartyget legat sjunket och farit illa vid bärgningen ,måste snart sagt varenda detalj ombord förnyas eller repareras."
I korthet:
Bordläggningen: Det stora läckaget i maskinrummet kom från den sprängda bottenventilen. I övrigt intryckningar i en del plåtar akterut på båda sidor och sprängda naglar. Lyftbrokarna skadade i stor omfattning bordläggnings-och bottenplåtar på båda sidor, inkl.. slingerkölarna.
Maskin-och pannrum: Ett flertal länsventillådor och rör i kölen bräckts förutom stora bottenventilen. Propellerhylsan bräckts i flänsen mot kollisionsskottet som bucklats ganska svårt. Svåra skador på ballastpumpen, mindre skador på donkeypumpen. Stora ångpådragsventilen till huvudmaskinen bräckts vilket orsakade de 2 eldarnas död och de brännskador som 2e maskinisten fick.Pannorna skadats av vatten.
I övrigt omfattande skador på däck,brygga, lastrum,inredning & utrsutning. Fartygets inventarier till största delen förlorade.
Därtill omfattande skador på brädgångar,barriärer, backlejdare,förmast som fått vant & stag avslitna och aktermasten som bräckts,fått övre delen avkapad och resterna samt riggen nerkastade i lastrummet,3ans xxxx

HANESTRÖM V 25.5.43

lastbom svårt bockad, båtdäck BB med balkar, galgar etc nerbräckt, de två eldrumsluftrören svårt bucklade och sargade m.fl skador som orsakats under bärgningen. "I inredningen har tyger bortskurits från möbler och ett stort antal låsar bortskruvats i dörrar och möbler."
Reparationen kostat 196.000:- kr

Effekter

SKN 19.10.43 till rederiet utbetalat 7986:25.
Befh förlorat för 1514:- inkl tandprotes i underkäken 150:-
Övriga befälet förlorat för 524:- till 950:-
Föreståndarskan 705:25 inkl snörliv, glasögon och 4 använda klänningar.

DISPACHE GTBG 22.1.45

Kaj Pineus ålagt SKN att ersätta rederiet med 238.731:06 med avdrag för vad Nämnden redan må hava betalat..

Div. omkostnader ur dispachen.

Befh och Ie styrman avreste 11.7.43 till Lübeck och återvände med fartyget till Göteborg.Rederiet avbeställt 2 matroser.Passhandlingarna för matros Henning Larsson blev inte klara förrän fartyget lämnat Lübeck,varför Larsson anslöt sig till fartyget på Malmö redd och medföljde till Göteborg.
Hotel Deutscher Hof,Lübeck: Logi för besättningen 26-29.5 kr 239:43
Hotel Zum Naker,Lübeck, kost för besättningen -"- kr 21:-
Deutsche Reichseisenbahn: tågbiljett för 12 man Lübeck-Gtbg 404:50
Dr Fritz Eschenburg : Läkararvode & medicin 21:20
Nordisches Frachtkontor,Lübeck, bärgning av 2 lik: 90:-
Beerdigungsinstitut Broderson: Begravning av 2 eldare 298:20
M.Krause Wwm: Kransar t. begravningen: 22:-
Lübecker Kraftdroschken: Bil vid begravningen 8:-
Med.dr Ernst Schröder,Travemünde: Behandling av skadade 24:-
Hotel Deutscher Hof, Lübeck: Kost & logi för befh, styrman och en matros som skulle medfölja fartyget till Sverige 12-20.7.43 Kr 128:75

EGNA NOTERINGAR

OLJA RÄDDADE 2e MASKINISTENS LIV

Vid explosionen översköljdes 2e maskinist Ekberg i maskin av olja vilket räddade hans liv eftersom oljan skyddade honom mot rusången.Trots svåra brännskador bl.a i ansiktet och på händerna tog han sig upp på däck efter att ha slagit retorten i botten så att maskin stoppade. Ångvisslan hakade upp sig och tjöt oavbrutet. Vattenuppkastet som spolat över poopen hade halvt vattenfyllt de två utsvängda livbåtarna. Fruktansvärd förödelse under däck gjorde det svårt att rädda personliga ägodelar. Ie styrman förlorade bl.a sitt fickur och Ie maskinisten sin vigselring och glasögonen.

HANESTRÖM V 25.5.43

Lastångare på 535 brton byggd 1908 vid Göteborgs Nya Verkstads AB (Från 1917 Göteverken) i Göteborg. L 48.9 B.8,3 Tillhörig Göta Elfdahls Tegelbruk AB (Gösta Ryding) i Göta. Inköpt okt 38 från Wikers AB i Göta jämte den övriga flottan = Haneström I,II,III & IV samt Lethafors IV på 121 brton. Wikers AB hade i maj 34 inköpt ss Godhem från Ångf.AB Nornan i Göteborg för vars räkning ångaren byggts. Av Svenske-typen med maskin och inredning akter, back, ett stort lastrum med 3 luckor, 2 master, 3 ångwinschar.350 ihkr maskin. - Prototypen ss Svenske byggdes 1903. 24.5.37 på resa från Vänern till Rotterdam med trälast kolliderade Haneström V utanför Hirtshals med ms Josef Bergendorff av Karlstad och fick bogen intryckt runt STB ankarklys. STB ankare fastnade i hålet i Bergendorffs STB bog. Båda returnerade till Göteborg för reparation. - 26.6.42 på resa Gtbg-Karlshamn fick H.V ett nyutlagt minnät i propellern och måste bogseras i hamn . Haneström V såldes maj 46 till Helge Källson i Lidköping och fick namnet Leckö.I okt 48 såldes hon åter till AB Ned Montgomery i Stockholm och omdöptes till Monty. Den 6.10.50 blev Monty liggande i Holtenau sedan hon på resa Stettin-Aberdeen med 650 ton pottaska måst söka nödhamn där p.g av läckage genom däcken i grov sjö så att hon fått slagsida. Det befanns att hon inte var i sjövärdigt skick och den 9.10 belades fartyget med kvarstad eftersom rederiet inte utbetalat besättningens löner.Endast befh svensk, Uno Ohlsson. Den 13.11.51 såldes Monty på ex.auktion i Cuxhaven för DM 123.000:- till skeppsmäklare John Larsson, "Brolars" i Sthlm. Förre ägaren greve Montgomery var även närvarande. Efter klassning och modernisering med bl.a oljeeldning såldes Monty i febr 52 för 600.000 kr till Empresa de Navegacao Alianca Ltda i Rio de Janeiro.

KK (H) vol 32 HEMLIG 1

SICILIA 27.5.43

SPRÄNGD AV TYSK U-BÅT DÄRFÖR ATT HON GÅTT I FIENDENS TJÄNST.

Rapport

Avgick ons 26.5.43 från Lorenzo Marques destinerat till Beira. Rumslast för lossning i Beira: 6241 säckar vetemjöl och 327 lådor ENOS fruktsalt.(som stämplats i rummen) Djupg F 8'8'' - A 11'8'' 24 ombv.
Torpederat tors 27.5 kl 08.35 på lat S 24° 29'- Long 0.35° 20'. Laber vind, smul sjö,god sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan.

Journalutdrag

Ons 26.5 kl 15.40 avgått från Lorenzo Marques. Transitlast från Buenos Aires av 6241 säckar vetemjöl & 300 lådor fruktsalt. Bunkerolja 242 ton. Lämnat lotsen 17.50 vidlotsfartyget och fortsatt resan tvärs över Delagoa Bay.
Kl 21.35 krysspejling på Monte Belo och Boapaz fyrar gav distans från kusten 10 mil.
Tors 27.5 kl 05.55 Zavora fyr i rv N58°W,distans 5 mil.Kl 06.10 hördes ett kanonskott. Befh sprang upp på bryggan där vakth.Ie styrman försökte lokalisera varifrån skottet kom . Då hördes 2 nya skott och fick styrman syn på en ubåt c:a 2 mil akter om STB. Ett fjärde skott slogner strax intill fartyget. Även syntes morsesignaler. Fartyget stoppades då omedelbart och livbåtssignal gavs med sirenen samt på maskintelgrafen,och sändes Ie styrman ner för att kalla allaman på däck,klara vid livbåtarna. Ett femte skott slog nu ner för om fartyget .Befh och rorsman hissade fartygets signalbokstäver SKXA. Svenska flaggan varit hissad hela natten.Enär dagsljus var rådande kunde ej några signaler med fartygets moreslampa avges. Order gavs att fira båtarna och fartyget övergavs under fortsatt beskjutning. Efter att ha avlossat 7 skott mot fratyget utan att träffa upphörde ubåten med beskjutningen .- Sicilia hade fullt synliga nationalitetsmärken och nmnen tydligt målade på sidorna och hade hela natten gått fullt upplyst. Livbåtarna styrdes bort till ubåten. Ie styrman, vars båt först kom dit,beordrades ombord och ubåtschefen begärde pappren och ställdefrågor om fartygets resa,last etc. Befh kom ombord i ubåten medförande skeppspappren ,som granskades av ubåtsbefh som upplystes om att Sicilia efter utlossning var förhyrd av svenska staten för lastning av kopra från Macuse, Quilimane och Beira till Buenos Aires,där lasten skulle inlastas i lejdfartyg till Sverige. Ubåtsbefh meddelade att han hade order att sänka alla fartyg som inte hade fri lejd,men att han efter de upplsyningar han fått från Siciliasbefh,skulle sätta sig i förbindelse med amiral Dönitz och från OKM begära order om Sicilia skulle sänkas eller tillåtas fortsätta sin resa. Då dessa order inte kunde förväntas förrän vid 17-tiden skulle Sicilia t.v få fortsaätta sin resa med 5 knops fart styrande rv 20° till Ponta da Barra och därefter rv Nord.Om Sicilia inte

SICILIA 27.5.43

skulle sänkas skulle full fart sättas kl 18,och om sänkning skulle verkställas skulle ubåten avlossa ett varningsskott och fartyget då omedelbart överges av sin besättning varefter Sicilia skulle torpederas. Härefter begärde ubåtsbefh att få se skeppsdagboken,men som den inte medtagits fick 2e styrman order att gå ombord i Sicilia och hämta densamma. Efter det ubåtsbefh granskat skeppsdagboken begärde han att fåse föregående skeppsdagbok och beordrade Ie styrman att hämta densamma. Ubåtsbefh genomgick denna dagbok resa för resa och fann då att Sicilia gjort flera resor mellan Syd- och Nordamerika. Han beslöt då sänka Sicilia utan att invänta order från OKM under motivering att Sicilia sannolikt åter skulle göra resor till Nordameria efter att ha gjort resan till Buenos Aires för svenska statens räkning. Kapten Jansson protesterade kraftigt och meddelade att fartyget sannolikt hädanefter skulle gå för svenska statens räkning. Ubåtsbefh beklagade.Han kunde inte godta protesten och gav besättningen 30 minuters frist för att gå ombord och hämta sina tillhörigheter före sänkningen. Kl var då 08.05. Båtarna roddes nu åter till Sicilia som ånyo övergavs kl 08.32. Tre minuter senare avsköts torpeden som exploderade midskepps STB med en våldsam explosion. Fartyget sjönk inom 2 minuter å ungefärlig lat S 24° 29'- O. 35° 20'. Seglen sattes i båtarna och kurs mot land. Därefter styrdes nordvart efter kusten för att finna en lämplig landningsplats. Kl 08.45 kom ett portugisiskt plan ut från land och kretsade över båtarna och vrakgodset samt styrde åter in mot land. Kl 16.30 landade båda båtarna strax norr om Cap Corrientes där hamnkaptenen från Inhambane tog emot de skeppsbrutna. Han hade iinformerats om sänkningen per telefon från Zavora fyr varifrån personalen iakttagit torpederingen och sett livbåtarna styra nordvart längs kusten. Besättningen inkvarterades i en strandhydda för natten sedan båtarna dragits upp på stranden.Härefter begav sig hamnkaptenen iväg för att telegraferatill Mitchell Cotts Co (fartygets agent)i Lourenco Marques. Han återkom fredag 28.5 kl 10.30 med 2 lastbilar varefter besättningen kördes den 50 km långa vägen till Imbahane dit de kom kl 14.Inkvartering ordnats på stadens hotell och ett sjukhus. Infödingar seglat båtarna till Imbahane. Lör 29.5 avreste hela besättningen med buss till Lourenco Marques och ankom dit kl 21.20,mottagna av kosnuln som ordnat inkvartering på hotell.

Lourenco Marques 30.5 .43
Carl Jansson
Befh

(H) Sjöförklaring på konsulatet i Lourenco Marques 7.6.43

Konsul E.H.Sprachett

Befh inget att tillägga till sin rapport.

Forts

SICILIA 27.5.43

Ie styrman Lundh: Vakt på bryggan då de 3 första skotten avsköts .Slog stopp i maskin 06.15 Inget att tillägga.

2e styrman Tholl: Låg och sov i sin hytt ock kom upp på däck när alle man kallades upp på däck.

Ie maskinist Uhrbom: Vakt i maskin då maskintelegrafen singdes stopp 06.15 Maskindagboken förlorad. Inget att tillägga.

Matros Göte Andersson: Vakt på däck då ubåten öppnade eld. Fått order att se till att alle man kom upp på däck

Matros Victor Jacobsen: Rorsman. Hjälpt befh att hissa signalflaggorna, sedan beordrad till sin livbåt.

Motorman Larsen: Vakt i maskin då maskintelegrafen ringde stopp,varefter han fick order att bege sig upp på däck.

Telegram till KK via Gtbg radio 1.6.43 från Lourenco Marques

(Avsänt 31.5 kl 17.00) Regret report swedish steamer Sicilia torpedoed off Inhambane. All crew saved and well. Crew arrived Lourenco Marques saturday night and awaiting instructions owners forwarding maritime declaration later with report and ship's documents =Sw. Consul

---

KK memorial 2.9.43 Ej för publicering

Sicilia sänktes efter erhållen varning av en tysk ubåt trots att befh kunde visa officiella papper på att fartyget efter utlossning av lasten i portugusiska Ostafrika var befraktad av svenska Staten. Fartyget torpederades därför att ubåtsbefh vid genomgång av loggboken upptäckte att fartyget företagit flera resor mellan Nord- och Sydamerika.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 263 Assurans & effekter

SKN 9.6.43 till redereiet 1.625.000:- samt revers på 250.000:- (23.5.46)
SKN 8.10.43 till rederiet för effekter 13993:33
SKN 25.10.43 -"- för instrument 2049:50 (Befh, Chiefen,Ie styrman)
SKN 29.19.43 -"- för timmermans verktyg 1041:70

Inga listor & specifikationer

Tyskt nyhetstelegram

DNB,Lissabon, till TT: Aus Lourenco Marques,Portugiesisch Ostafrika, wird gemeldet dass in der nähe jenes Hafens ausserhalb der Portygiesischen Hoheitsgewässer das Schwedische in Englischen diensten fahrende 5000 brt grosse Schiff Sicilia gesunken sei. über das schicksal der besatzung sei bisher nichts bekannt. (TT utrikesbyrån)

SÅLDA LIVBÅTAR

14.10.44 fick SKN genom SÅAF i proveny kr 864:31 för för Sicilias livbåtar vilka sålts i Lourenco Marques av Messrs. Parry, Leon & Hayhoe ltd

SICILIA 27.5.43

CH.telegram B.A. till UD 31.5.43 kl 19.23

(Ankom UD 1.6.kl 06) 220 Enligt Londontelegram till argentinsk landsorts-tidning skulle Sicilia ha sänkts utanför Lourenco Marques.Telegrafera.

Telegram en clair konsul Lourenco Marques till UD 1.6.

Jansson and crew arrived here saturday night stop vessel torpedoed 26 May Zavora Point all well = Swedish consul.

Ch.telegram NY till UD avsänt 1.6. kl 17 (Ank.UD 2.6 -06)

648 Enligt Navy har fartyg benämnt Sicilia av okänd nationalitet 1633 bruttoton sänkts 27 ds 6.30 GMT å 24,31 Syd- 35,12 Ost. Inga detaljer kända.Beskrivningen passar på svenska Lloyds Sicilia.Bekräfta=Swedel.

Tel. en clair Lourenco Marques till UD 5.6. 43

Jansson left here 26 may 15.40 for Beira with neutral cargo from Buenos Aires and following morning at 6.10 when just off Zavora Point was stopped and questioned and sunk by submarine definitely german for resaon previous trade and to stop repetition stop Master vigorously pfotested without success = Swedish Consul.

SKN i brev till Sv.Lloyd 2.6.43

--- Enligt vad vi erfarit lär totalförlisningen hava inträffat under gång mellan L.Marques och Beira sedan 1700 ton av mjöllasten lossats å förstnämnda plats.Vid haveritillfället skulle sålundaungefär 300 ton av lasten varit kvar,vilka icke är krigsförsäkrade i Nämnden.Befraktare för mjölet från B.A. till Portugisiska Ostafrika var AB Karlshamns Oljefabriker i Norrköping.

Svensk PROTEST i Berlin

Sohlman, UD, 11.6.43 till Charge d'affaires E.von Post vid Berlinlegationen

üüü/ --- De uppgivna skälen för sänkningen ("for resaon previous trade and to stop repetition") kunna varken enligt internationell rätt eller det tyska prisreglementet motivera en uppbringning och än mindre sänkning av det svenska fartyget. Fartyget, som var befraktat till svensk befraktare med säte i Sverige,befann sig vid tillfället ifråga i fraktfart mellan två neutrala hamnar med last som var avsedd att stanna inom portugisiskt område, varför ~~redan~~ var av ~~denna~~ att ,att varje dylik åtgärd måste framstå som helt ~~oberättigad~~.Jag har äran anmoda Eder att med hänvisning till ovanstående framföra protest mot sänkningen jämte förbehåll för alla anspråk med anledning av det förefallna.

(Von Post framfört protesten i Berlin 12.6.43 kl 17.30 till chefen för Politiska avd i Auswärtiges Amt,envoyén von Erdmannsdorff - se forts sid 5)

SICILIA 27.5.43

(tyskt svar på den svenska protesten kom först 9.2.44)
Se sid

Ch.Telegram London till UD 18.6.43 kl 00.20 (Ank.06.00)

978 Från Pretoria till UD : Varken av skepparens dagbok Charlotta sjöförklaring framgår nationaliteten på den ubåt som har sänkt Sicilia 27.5 men befh och Ie styrman,som kallats ombord, uppge med bestämdhet att den var tysk.Fartyget besköts oaktat fullt visible nat.märken och namnvoro tydligt målade å sidorna och vaisseau fullt upplyst.Befh meddelade ubåten chefatt Sicilia kom från B.A. med mjöl och styckegods till Lourenco Marques samt var efter utlossningen förhyrd av Statens Reservförrådsnämnd för last av kopra till B.A. varifrån lasten skulle inlastats i lejdbåt till Sverige. Ubåtskommendanten hade order sänka alla fartyg utan fri lejd men skulle nu kommunicera med tyska amiralitetet för order beträffande sänkningen av vaisseau ifråga. Härav torde framgå att ubåten var tysk Sedan ubåtschefen sett skeppsdagböckerna beslöt han sänka bateau eftersom skeppet gjort flera resor mellan Nord - o Sydamerika. Befh protesterade förgäves. Sänkningen utfördes med torped. Konsulatet Lourenco Marques meddelar konossementen visar märken delvis effacement (utsuddade) att lasten var destinerad till Sydafrikanska Unionen, vilket kan ha haft inflytande på beslutet om torpedering. Under hand gjord undersökning visar att lasten redan delvis inkommit Unionen. Svenska konsulatet Capetown anser att saken måste bringas kännedom svenska beskickningen i Buenos Aires för vederbörandes varning och till förhindrande av sakernas upprepning = Swedish minister

(UD sänt detta telegram till Buenos Aires och frågat om lasten) 16.7

Svarstelegram i chiffer från B.A. till UD 22.7.43 kl 21.20

319 Primo : Undantagandes Karlshamnspartierna bokade Patagonia här hela Sicilias last. Se mitt Ch 326.

Secundo: Enligt till beskickningen företedd kopia av manifestet var all last destinerad till Lourenco Marques.

Tertio: Patagonia framhåller att möjlighet saknades att kontrollera och ansvara för om viss del av lasten är avsedd för re-export. Garantier för att förhindra dylik kunna ej härifrån utverkas.

Quarto: Befh Befh framhåller, då han idag infann sig på beskickningen, att journalutdrag, vilka influtit vid sjöförklaringen, klart utvisat att Sicilia sänktes p.g. av föregående resor mellan Nord - & Sydamerika. Ubåtsbefh hade nämligen först givit tillstånd till resans fortsättande i avvaktan på instruktioner från tyska amiraliteten, men sedan erinrat sig att skeppsdag-

SICILIA 27.5.43

boken borde undersökas,varefter han, under hänvisning till därvid framkomna resor,förklarat det onödigt att invänta instruktioner från Berlin. Han skulle också ha tillagt att han hade order att sänka alla fartyg som ej hade fri lejd.

323 (Mitt Ch 319 Secundo)

Primo: Vid revision av konossementkopiorna har framgått att vissa av dessa överstrykningar av lastemottagarens namn och Sydafrikanska lasthamnar ersatta med Lourenco Marques.

Secundo: Patagonia frmhåller att detta beror på att hithörande last ursprungligen bokats för annat fartyg destinerat till nämnda hamnar, där trans-shipment till Lourenco Marques skulle ha ordnats.När Sicilias direktresa erbjöd sig, överfördes lasten här till Sicilia istället. Tiden hade därvid ej medgivit att nya konossement uppgjordes utan de gamla ändrades ,vilket godtagits av bankerna.

Tertio: Emellertid framhåller befh att ubåtskaptenen ej sett konossementen - som ju redan tidigare överlämnats till fartygets mäklare i Lourenco Marques - utna endast manifestet för skeppning av 6241 säckar vete och 300 lådor fruktsalt från Buenos Aires via L.Marques till Beira

xxx xxx xxx

326 (Chiffertelegram Buenos Aires till UD 22.7.43 kl 21.18)

Sicilias last 2000 ton vetemjöl mottagare Breyner Wirth. 19 ton porslin Publix Ltd, 13 ton matvaror, 53 ton linfröolja och färger, 55 ton konserverad frukt, 1 ton sprit, 52 ton tertzier,frukt, 1 ton läder. 1 ton stearic acid,12 ton kondenserad mjölk och 1 ton rakblad .

(Det mesta lossats i Lourenco Marques , kvar ombord endast ett parti vetemjöl och ett parti fruktsalt?)

G.Hägglöf,UD, i brev till envoyen A.Richert,Berlin,14.7.43

Broder!

Genom sänkningen av Sicilia berövades vi ett av de fartyg som vi för framtiden hade tänkt använda såsom tillförselfartyg i Göteborgstrafiken för omlastning i Buenos Aires eller annan lämplig neutral hamn. Sänkningen av Sicilia, i strid mot alla rättsregler och förklaringar, var därför ett slag som drabbade endast oss.Förutom den gottgörelse som rederiet och SKN kunna göra anspråk på,synes rimligt, att man från svensk sida kräver att tyska vederbörande medgiver att ett likvärdigt fartyg såsom ersättning får utsändas från Sverige för att ta Sicilias plats i det Svenska folkhushållets tjänst. --- Vi få bedja dig att på sätt du finner

SICILIA 27.5.43

lämpligt, gör en framställning av ovanstående innebörd till tyska vederbörande i anslutning till beskickningens tidigare démarche i ärendet.

Gunnar Hägg löf

Arvid Richert, Berlin, 14.9.43 i brev t. byråchef T.Grönwall, UD.

--- Efter upprepade påstötningar har jag nu genom envoyen von Grundherr fått det onekligen ganska överraskande beskedet, att ärendet icke kunde definitivt prövas förrän om en eller annan månad, ty tidigast omnågon månad väntades den ubåt tillbaka som sänkt Sicilia. Först sedan ubåtsbefh rapport förelåge, kunde man i själva verket taga ställning till ersättningsfrågan respektive den Svenska protesten. Då jag uttalade min förvåning över att ubåten kunde göra en så långvarig expedition, uppgav min sagesman att det numera icke vore något ovanligt att det dröjde 5 -6 månader innan en ubåt återvände till Europeisk hamn. Såsom du torde erinra dig sänktes Sicilia den 26 maj, alltså för omkring 3½ månad sedan.

Richert

TYSKT SVAR PÅ PROTESTEN AV DEN 12.6.43

Envoyen Leitner i Auswärtiges Amt, Berlin, 12.2.44 till legationsrådet von Post överlämnat en uppteckning, utgörande svar på beskickningens protest av den 12.6.43.

AUFZEICHNUNG

Auswärtiges Amt.
Nr HA Pol. X1 204/44

Berlin W 8
Wilhelmsstrasse 74-76

In der aufzeichnung vom 12.6.43 über die am 27.5.43 vor Zavora Point erfolgte versenkung des Schwedischen Motorschiffes Sicilia, hat die Königlich Schwedische Gesandtschaft erklärt dass die versenkung dieses Schiffes nich begründet gewesen sei, da es an einen in Schweden domizilierten Schwedischen befrachter befrachtet war und sich auf einer fahrt zwischen 2 neutralen Häfen mit einer ladung, die für der Portugiesischen Gebiet bestimmt war und dort verbleiben sollte, befunden hat. Es ist schon bemerkt worden dass das genannte Schiff gewissermasen an dem sogenannten Göteborgs-verkehr teilgenommen hat, da es nach Portugiesisch Ostafrika gesandt worden war, um eine ladung Kopra für Schweden zu holen, die in Buenos Aires auf ein nach Schweden im Göteborgsverkehr gehendes Schiff umgeladen werden sollte. Auf grund der vorgenommenen eingehenden überprüfung die erst jetzt noch vorliegen des von der Kommandanten des in frage kommenden U-boots nach seiner rückkehr erstatteten Berichts abgeschlossen werden konnte, kann zur versenkung des ms Sicilia folgendes bemerkt werden:

Das ms Sicilia hat zu jenen Schwedischen Schiffen gehört, die dauernd im Feindlichen machtbereich eingesatzt sind. An dem sogenannten Göteborgsverkehr hat es auch indirekt niemals teilgenommen, zumal es die

SICILIA 27.5.43

einrichtung einer solchen indirekten teilnahme an dem Göteborgsverkehr von im Feindlichen machtbereich verkehrenden Schiffen bisher nicht gegeben hat. Die abmachungen über den Göteborgs-verkehr betrefften nähmlich nur die fahrten von Schiffen zwischen Göteborg und Neutralen Ländern und gelten nur für die in diesem verkehr eingesetzten Schiffe. Die enthalten dagagen weder bestimmungen über einen zubringerdienst noch über den Einsatz von auuserhalb des Göteborg-verkehr fahrenden Schiffen. Mit einer indirekten teilnahme an dem Göteborg-verkehr kann demnach die berechtigung der versenkung des Motorschiffs Sicilia nicht bestritten werden. Nach den getroffenen feststellungen hat aber das Schiff dem Feind dadurch unterstützung gewährt, dass es mit einem Ship Warrant* versehen war und sich damit unter feindliche kontrolle gestellt hatte.Das Schiff konnte daher nach der Prisenordnung - artikel 38, nr 3 - aufgebracht und eingezogen bezw bei nicht durchführbarkeit der einbringung zerstört werden. Muss somit die versenkung des ms Sicilia als gerechtfertigt angesehen werden, so können weder der erhobene protest noch etwaige Schadenersatzforderungen als begründet anerkannt werden.

Berlin 9 Februar 1944.

FOTNOT: Ship Warrant: The *Ship Warrant Act was designed to bring vessels of all flags engaged in the foreign trade of the United States under the co-ordinated National Defence Program for Ocean Shipping.Ships with such warrants have, with respect to the use of facilities for loading & discharging,cargo handling, fueling, dry docking and repairing, priority over ships without warrants.

Ståhle, UD, 25.4.44 i brev till legationsrådet Nylander,Berlin

Motiven för Sicilias sänkning kunde vi naturligtvis söka bemöta. Då detta förmodligen icke skulle tjäna något nyttigt ändamål,ha vi, i samförstånd med rederiet,beslutat oss för att avstå från vidare försök att på den vägen få ut ett annat likvärdigt av Svenska Lloyds här upplagda fartyg.....

SKNEIII 263. Beslagtagna Tyska tillgångar i Sverige "betalade" Sicilia.

I Juli 1955 fick SKN från Likvidationsnämnden ersättning för Sicilia, taget ur låsta Tyska tillgångar i Sverige, med 2.195.000 kr.
Detta framgår av en brevkopia till assuransdirektör Nils Rogberg,Ljugarn,Gotland (sommarställe) från någon på SKN, daterat 28.7.55
" Du torde observera att vi härmed uppnått de 2.000.000:- kr som eftersträvats och dessutom få vi c:a 195.000:- över att festa på.Det är

SICILIA 27.5.43

underbart! Själv skulle jag nu helst vilja återkalla de återstående ärendena i Likvidationsnämnden, så att man slapp att ha att göra med denna ur alla synpunkter högst egendomliga institution;men det kan man väl anständigtvis icke göra. För att du skall ha något att läsa högt för Minna och barnen, närsluter jag även protokollet i Siciliasaken .Man kan inte neka till att vederbörande arbeta! Din tillgivne

Oläsligt namn

KK (H) vol 32 Crew list (Egna kompl.)

Befh Carl Isak Jansson,4de Långgatan 21,Gtbg, 4.11.89 (13.5.43 B.A)
Befh på Scania 13.12 42

Ie styrman Stig Anders August Lundh, Gtbg, 24.3.10 (19.4.43 B.A.)
Ie styrman på Scania 13.12.42

2e styrman Gustav Lennart Tholl, Nya Varvet, 34 år (3.4.40) Befhex -37

3e styrman Herbert Österlund, 35 år

ChiefOscar Wahlgren, Gtbg, 47 år

Ie maskinist Arthur Uhrbom, Gtbg, 41 år, (Mars 40) född i Hammar

2e maskinist Alfred Karlsson, Stockholm, 56 år

Stuert Peter Henrik Petterson, Hälsingborg, 48 år

Ie kock Harold Montagu, 56 år (British)

2e kock Bror Rosenström, 30 år (Finsk)

Mässuppassare Axel Glerup, 19 år (Dansk)

Båtsman Frans Tufvesson, Brantevik, 60 år

Timmerman David Davidsson, Strömstad, 49 år

Matros August Branthagen, 47 år

Matros Göte Andersson, Hasslö,Blk, 30 år (Mars 42)

Matros Joel Palm, Vegeholm, 46 år

Lättmatros Karl Sundberg, Sthlm, 23 år

Lättmatros Sture Werkander, Fårö, 26 år

Lättmatros Victor Jacobsen, Oslo, 28 år (5.2.43)

Elektriker Oscar Lundström, Holmåkra, 27 år

Motorman Rolf Falk, 21 år

Motorman Rolf Davidsson, 29 år

Motorman Anders Gunnarsson, 24 år

Motorman Helge Larsen, Esbjerg, 23 år(F. i Vaapensted) (6.6.42)

Egna noteringar

SÄNKT AV U-181, Wolfgang Lüth

Sicilia sänktes av Kapitän-zur-See, Wolfgang Lüth, på U-181 på morgonen den 27.5.43 Lat S 24 31' - 0.35 12'.Den 12.1.42 sänkte Lüth med U-43 Transatlantics Yngaren i hårt väder i Nordatlanten från vilken 2 man över-

SICILIA 27.5.43

levde. U-181 låg i Japansk hamn vid krigsslutet och Lüth dödades den 14.5 1945 då han i mörkret inte stannade på order av en vaktpost vid Marineschule Flensburg-Mürvik.Han var en av de legendariska tyska ubåtskommendanterna. - Vid sänkningen av Sicilia roddesde 2 livbåtarna undan i akterlig riktning från det vackra vita motorfartyget som sakta hävde i dyningen i det flödande solskenet med svenska flaggan vajande i aktern. Då båtarna kommit 200 meter akter om Sicilia sprängdes hon kl 08.35 av en välriktad torped i maskinrummet.En väldig rökpelare steg upp till 150-200 meters höjd och inhöljd i rök gick Sicilia ner inom loppet av 2½ minut med stäven före. Det sista som syntes var svenska flaggan. Sedan återstod en oljefläck 300 x 300 meter belamrad av vrakgods.Ubåten gick kort därefter i u-läge.- Kl 16.30 kom båtarna in till kusten vid Cap Corriente och landade i en infödingsby. Via Beira kom de skeppsbrutna så småningom till Durban varifrån 23 man i mitten avjuni fick tillfälle att medfölja ss José Menendez av Buenos Aires till Argentina. Fartyget kom 3.7.43 tillBuenos Aires. Sv.konsulatet fick nu ta hand om svenskarna och efter hand slussa hem dem på olika lejdfartyg.

Hemkomster

12.9.43 kom 6 man från Sicilia till Göteborg direkt från B.A. ombord i ms Klipparen.Det var befh Carl Jansson, Ie styrman Lundh, 2e styrman tholl, Chiefen Wahlgren, 2e maskinist Karlsson och stuert Petterson. Stuert hade inom loppet av 3 år upplevt 3 torpederingar. Först 18.6.40 på ss Altair av Bergen som sänktes i konvoj på resa Halifax-Kings Lynn. I Juni 42 blev Petterson åter sänkt på ett amerikanskt fartyg och sedan var det på Sicilia. -6.10.43 kom båtsman, timmerman och 2 matroser till Göteborg på Annie Johnsson. (se fotos) s.14.

Historik

Motorfartyg på 1552 brton byggt 1934 vid Kockums i Malmö av stål.2175 dw L. 86,6 B. 12,5 Tillhörigt red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Systerfartyg till Scania, Gdynia och de övriga motorfartygen i Lloyds flotta. Sjösatt 21.6.34,döpt av makan till Italiens minister i Stockholm. Provtur 25.8 34, medelfart i barlast 13,83 knop.Avgick 1.9.34 från Göteborg på sin jungfruresa till Medelhavshamnar och kom i hård NO vind upp i 13 knop medelfart 12,7 knop. Open shelterdäckare med låg back, fallande stäv och kryssarakter.5 st 18′breda luckor i båda däcken,2 master med fällbara toppstänger, 9st 5-tons Mannesmanbommar fästade vid utriggade kraftiga luftrör 6′tvärskepps från masterna. 9 st el. winschar med 16 hkr motorer. Simplex balansroder. Brygga av teak, överbyggnadsdäcken klädda med Oregonpine. 2 livbåtar under Welindävertar av semi-rotarytyp. Dessutom en 18′jolle med en 5 hkr Pentamotor. 4-bladig propeller av manganbrons. - En 7-cyl enkelv.

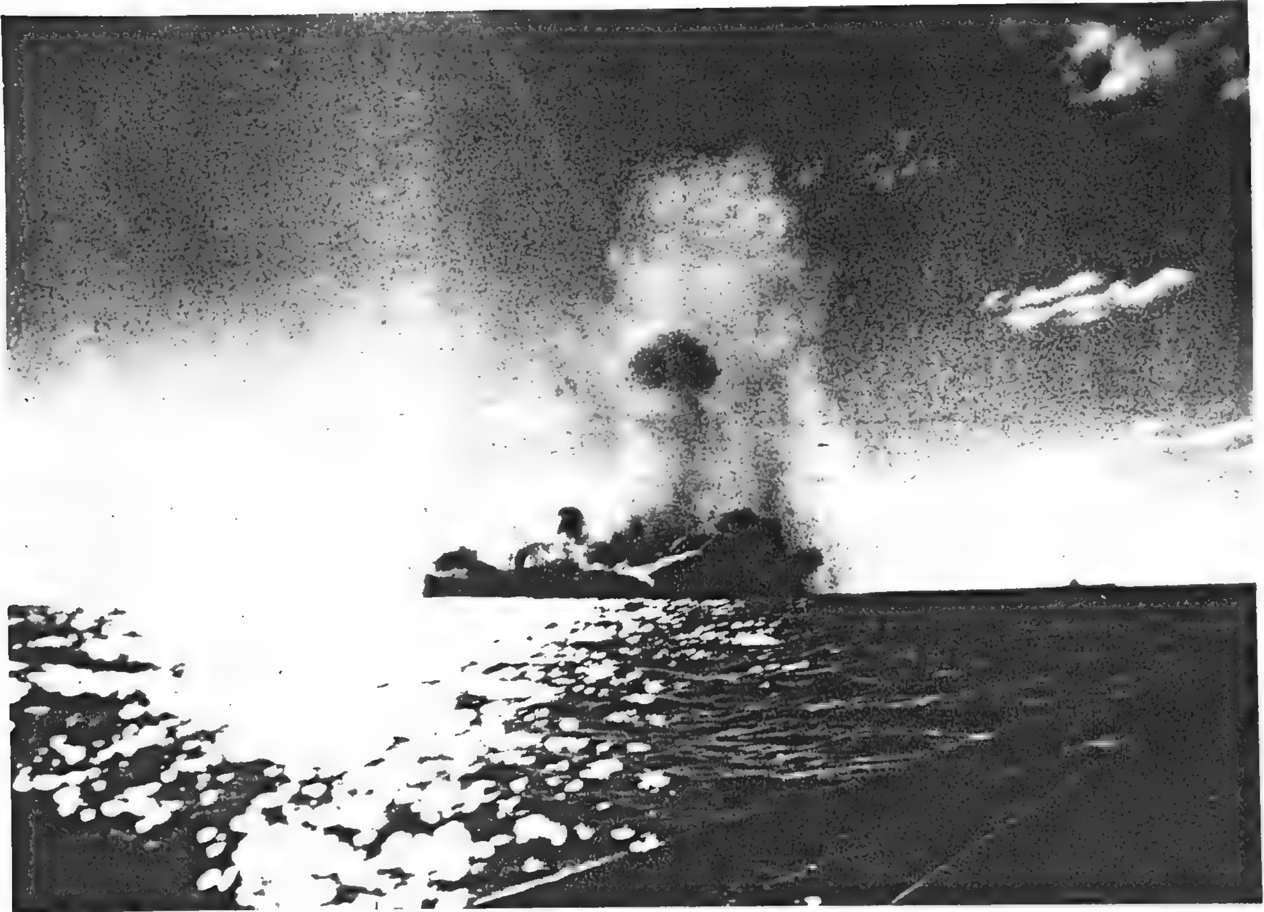
Forts sid 13

SICILIA 27.5.43

Sicilia mars 43 i New York före sin resa till det svältande Grekland med 2150 ton mjöl och 15 ton medicin och vitamintabletter.



SICILIA 27.5.43



På resa från en neutral hamn till en annan blev motorfartyget "Sicilia" torpederat utanför Lourenço Marques i maj 1943. Denna bild är tagen vid fartygets undergång. Till höger i bakgrunden ses siluetten av den tyska ubåten. (sid 121).



SICILIA 27.5.43

Historik forts

kompressorlös Kockum-MAN-motor om 1675 ihkr vid 110 varv/min. 3 st hjälpmotorer på 77 ehkr plus 3 50 kw generatorer. - I brygghuset mellan lucka 2 och 3 fanns 5 st ljusa rymliga dubbelhytter för passagerare,inredda i poleras mahogny, samt en matsalong för 12 personer med skotten klädda i olivgrön jutecrepe och med möbler i mahogny. Trappa upp till röksalongen på bryggdäck, panelad i ek med japansk grästapet,radiogrammofon,fåtöljer et Därintill befh dag-sov-och badrum. Övrig inredning i båtdäckshuset och manskapshytter akter. Sicilias förste befh Ernst Grönwall,Gtbg, måste p.g av sjukdom lämna fartyget 11.11.36 och avled i mars 37, 55år gammal. Han var befh på ss Victoria då hon torpederades imars 1917 utanför Portugal och förlorade den 18.7 samma år ss Vanland i Nordsjön genom torpedering. -Den 9.4.40 blev Sicilia liggande i Liverpool tills hon insattes i charter enligt det Svensk-Engelska avtalet och avgick 3.6. med kollast från Liverpool till Korsika. Låg sedan i Ajaccio ända till 17.7.40 då hon avgick till Barcelona,lastade där för USA och lyckligt nådde NY via Azorerna för bunkring. Därefter i fart mellan Nord- och Sydamerika. I mars 42 räddade hon utanför USAs östkust besättningen på torpederade jugoslaviska ss Trepca och införde dem till NY. Trepca sänktes 13.3 42 på resa Demerara-Portland med bauxitmalm, 4 av de 37 ombv okom. Befh Nils Bengtsson, Mölle, fick genom sveriges minister i Washington mottaga Jugolaviska exilregeringens tack. - På samma resa Buenos-Aires-Philadelphia fick Sicilia 4.3.42 eld i bomullslasten genom självantändning. Branden utbröt i 3ans underrum om BB då hon kommit ca 50'S. Pernambuco. Farten reducerades,besättningen började flänsa last upp på däck ur lucka 3 under vattenbegjutning och eft någon timme var faran över. 15 bomullsbalar och 800 bastmattor kastas överbord. Last i mellandäck vattenskadats. - Vid samma tid utverkades lejd från alla krigförande parter för en resa för Sicilia NY - Piraeus med mjöl, mediciner, mat och spannmål i regi av Int.Röda Korset och Greek Relief Funds, i avsikt att lindra den av tyskarna orsakde hungersnöden iGrekland. Välsignad av grekiska ärkebiskopen avgick Sicilia den 26.3.42 från pier 33 East River,NY. Befh Gustav Persson. Hon var röda korsmärkt och belyst och kom lyckligt till Piraeus den 15.4.42. Först 9.5.42 anträddes återresan till New Orleans, dit hon kom 3.6. Någon mer resa till Grekland blev inte av och Sicilia återgick till Nord- Sydamerikatraden.

(25.10.50 sjösattes vid Eriksberg ett motorfartyg för Svenska Lloyd som gavs namnet Sicilia.) (se 15.2.55)

[illegible] 27.5.4[illegible]

Befn och 5 man från Sicilia till Göteborg 12.8.43 (Se sid 1[illegible])

[illegible] till [illegible] .1 .4 [illegible] Johns[illegible]

SICILIA 27.5.43

American report on sinking of Sicilia

Swedish cargo ship Sicilia was torpedoed 06.35 on 27 May 1943 while en route from Lourenco Marques to Beira with 6241 bags of wheat flour and 300 cases of Eno's salts, by U-181. She sank 2 minutes later. She was makin 12½ knots on course 30 E, slight sea, clear weather, good visibility. The master had been advised by the British routing officer to hug the coast as closly as possible and he said:" The Admiralty accepts no responsibility whatever for the safety of your ship." At 4.10 the sound of a gun was hear 4 warning shots being fired by a sub on the stb quarter,who then signalled with a morse lamp. The engines were stopped and all hans summoned to the lifeboats. 3 more shells were fired, close to the ship and the crew abandoned ship and closed the sub, the master and chief officer going aboard the sub on order of it's commander. The ships papers were examined and the 2 officers were questioned at length as to ports of departure and destination, nature of cargo and reasons for calling at Lourenco Marques and Beira Why the ship hade come to Mocambique,where it was to go from there,what cargo it would take on its homeward journey and who would be the consignore and consignee. All questions were answered correctly. The commander than stated that the Sicilia was not on his list of "free ships",but he believed she was carrying neutral cargo.He than said he would allow the ship to proceed at 5 knots while he radioed to his superiors the situation. If he was ordered to sink her,he would fire one shot at 06.00 and would give time to abandon ship. If it was decided that the ship was free she would be allowed to proceed to Beira. Just before they left the sub , the commander saw in her log books, that Sicilia had been trading in South America. He thereupon informed the master that because of this, Sicilia had to be sunk without waiting for any confirmation. He allowed them to return for personal belongings and food,telling them that the vessel would be torpedoed at 06.35 hours. At that time the sub sunk her and closed the lifeboats once more asking if he could give them anything. The sub then left, heading SW. It was painted a dirty light grey green and appeared to have been at sea for a long time. The muzzle of the aft gun was splayed. On the commanders binoculars the words "W-Bonbari." No casualties.

GONDUL 29.5.43

KANTRADE BB OCH SJÖNK PÅ 25 METERS DJUP EFTER MAGNETMINEEXPLOSION.

Rapport

STYCKEGODSLAST VÄRD ÖVER 3.200.000 Kr FÖRLORAD .

Fre 28.5.43 kl 19.10 avgått Lübeck -Stockholm. Rumslast: 1410 ton styckegod Däckslast: till bilhöjd,surrat på vanligt sätt, bilar, järnvaror & apelsinlådor. Djupg.F 16′2″ - A 17′8″ 22 ombv varav 3 kvinnor.
Minsprängts kl 00.15 tysk tid den 29.5 (Skeppstid 23.45 d.28.5) position N 54 12,5′- 0.11 36,5′. efter att kl 23.50 ha passerat fyrskeppet utanför Wismar.Kurs enligt kursanvisning.Vind W 6 Beaufort.God sikt.Befh och 2e styrman på nryggan, utkik på backen.Ingen skadad.Fartyget sjönk kl 06.
Sannolikt vrak.

Malmö 4.6 43
E.F.Mellberg
Befh

Journalutdrag

Fre 28.5 19.10 avgått från Lübeck, kl 21.10 lämnat lots & tull vid Travemünde, kl 22.05 passerat vaktskepp på väg till väg NB 4 , kl 23.50 passerat fyrskeppet utanför Wismar,till kl 24 styrt efter anvisningar. Vind WSW 6 Beaufort, stjärnklart, god sikt.
Lör 29.5 kl 00.15 tysk tid inträffade en häftig explosion midskepps som skakade hela fartyget.Ljuset slocknade omedelbart ombord och vatten strömmade in i maskinrummet. Troligen en magnetmina. Vid explosionen kastades vattnet c:a 6 meter upp i luften och vågen spolade in över däckmidskepps och akterut och kom delvis in i hytter och skansnedgångar. Livbåtarna bemannades och sjösattes med hela besättningen utom befh och Ie styrman som kvarstannade ombord. Pejling visat 3′vatten i akterrummet men endast 3″ i förrummet. Två timmar senare hade vattnet stigit till 2 meter i akterrummet (3an) men förut fanns det fortfarande inget vatten.BB ankare firats ut med 30 famnar kätting. Då fartyget ej tycktes sjunka så fort kom livbåtarna tillbaka och från fyrskeppet ankom en motorbåt som förtöjde långs sidan. Besättningen gick överi motorbåten och förtöjde livbåtarna i motorbåten. Under motorbåtens manövrar långs sidan kom livbåtarna loss och drev bort i mörkret. En jagar kom långs sidan och förde en bogserwire ombord varefter ankarkättingen avsågades. Då jagaren skulle börja bogsera fastnade bogserwiren i jagarens roder så att wiren måste stickas från eftersom jagaren blivit manöveroduglig. Ett annat krigsfartyg förde då en wire ombord och drog ett stycke tills wiren sprängdes. Gondul hade då så svår BB slagsida att vattnet kom in överdäck om BB. Kl 05.15 lämnade alle man fartyget och gick över i ms Heimat som kommit långs sidan. Från detta fartyg åsåg vi hur Gondul långsamt lade sig på sidan, sist

GONDUL 29.5.43

syntes hela STB-sidan i horisontalläge och därefter försvann Gondul kl 06 tysk tid å lat. N 54 12,5'- long. O. 11 36,5' Vattendjupet var 25 meter. En del av besättningen hade i förväg förts ombord på en jagare. Resten överfördes nu till jagaren som satte kurs på Travemünde dit vi anlände kl 09.30

Malmö 4.6.43
Befh

Maskindagboken

Fre 28.5 kl 19.10 avgått från Lübeck. Kl 21.20 avlämnat lotsen och tulltjänstemännen vid Travemünde, varefter full fart sattes. Klockan dragen tillbaka en halvtimme vakten 20-24.Kl 23.45 hördes en våldsam detonation följd av en svår skakning i fartyget.Lyset slockande samtidigt och bruset av inströmmande vatten hördes i maskinrummet. Strax före detonationen lyftes övermaskinisten från durken,samtidigt fästes blicken på aktre maskinskottet vilket tycktes vara i rörelse. Efter detonationen tycktes allt sänka sig och tystnad uppstod varför antogs att maskinen stannat.xxxxx Då samtidigt vatten hördes forsa i gångarna och på däck och då situationen i rådande mörker inte kunde överblickas skyndade övermaskinisten upp ur maskinrummet, tätt följd av smörjare Lindkvist som hade vakten. Uppkommen ur maskinrummet ryckte övermaskinisten till sig flytvästen och satte den på sig, tittade sedan över sidan och såg att fartyget fortfarande gjorde god fart framåt samt att besättningen höll på att fira livbåtarna. Då det var risk för att olycka till livet skulle uppstå för besättningen när livbåtarna tog vattent, sprang övermaskinisten in i maskinrummet för att stänga av ångtillförseln till maskinen, från vardea pannan , vid samlingslådan för alla ventilerna som var placerad i jämnhöjd med maskintoppen. Maskinen stoppade då omedelbart. Alle man hade beordrats till livbåtarna.Övermaskinisten tillhörde STB båt, skyndade ditoch hoppade ner i densamma. Den var firad ett stycke. Övriga i båten var 2e styrman Bernstav, smörjare Lindkvist, kokerskan Nordström och eldare Andersson. En jungman firade sig ner sedan. Vind och sjö låg på på STB-sidan varför en del svårigheter uppstod i sjöhävningen med att få båten från sidan,men det lyckades till slut varefter båten rodde över i lä av BB-sidan, dit under tiden en armerad trålare ankommit och lagt till. Övermaskinisten sprang då genast ombord för att se om något kunde göras för länsning av maskinrummet men vattnet stod då uppskattningsvis 1½ meter över tanktaket i maskin- och eldrum och fyrarna syntes vara släckta varför något ej kunde göras.

Malmö 4.6.43
O.A.Thore
Övermaskinist

GONDUL 29.5.43

Crew list

Befh Erik Philip Mellberg, Villa Solhem, Gualöv, 14.11. 78
(Fört Gondul 18.5.28 - nov 39 & sedan från mars 41-)
Ie styrman Nils Bernhard Lindberg, Sallerupsvägen 26,Malmö, 21.11.96
2e styrman Per Gösta Bernstav, Arild, Brunnby, 12.2.14
Chief Otto Andreas Thore, Ehrensvärdsgatan 8A, Malmö, 23.8.79 (Sedan 18.5.28)
2e maskinist Fredrik Modén, Ankarsvik, Alnö, 18.1.81
Rorgängare Erik Helge Eriksson, Kocksgatan 3, Stockholm, 1.11.97
Båtsman Alex Ferdinand Petterson, Mölle, 25.9.99
Matros V.Andersson, Maria Prästgårdsgata 15B, Stockholm, 16,12.05
Lättmatros Per Georg Mattsson, Väby, Kullåkra, 23.4.14
Lättmatros Nils Thure Mannquist, Nygatan 4,Tidaholm, 22.10.09
Jungman Axel Torsten Karlsson, Tärnö, Karlshamn, 12.2.23
Jungman Lars Erik Dahl , Kungsgatan,Karlshamn, 19.10.26
Smörjare Axel Bernhard Edvin Lindkvist, Bergsgatan 4,Malmö, 23.9.89 (2½ år)
Smörjare Arthur Jacobsson, Föreningsgatan 79B, Malmö, 28.8.83
Eldare Jan Otto Erik Månsson, Sandviksgatan 39, Raus, 18.4.20
Eldare Erik Valdemar Andersson, Evaryd, Bräkne Hoby,27.7.17
Eldare John Theodor Andersson, Tostarp, Asarum, 23.11.94
~~Lämpare Sven Tage John Svensson, Mörby, Lister Mjällby, 4.10.25~~
Maskinelev Sven Erik Isaksson, Mörby, Lister Mjällby, 4.10.25
Lämpare Sven Tage John Svensson, Regeringsgatan 18, Karlshamn ,23.11.16
Föreståndерska Ruth Anna Desideria Olsson, Mosebcke Torg 16,Sthlm,13.12.01
Kokerska Anna Elvira Nordström, St,Eriksgatan 55,Sthlm, 13.10.81
Städerskan Maria Lovisa Violet Fors, Örsjö, Kalmar län, 25.12.14

Sjöförklaring i Malmö 9.6.43 kl 13.30

Hamnkapten G.Winberg & rektor .T.Kinberg: inga frågor.
Ryttmästare Harald Arhusiander ombud för Sveabolaget
SKN lät sig icke avhöra.
Befh Mellberg: Gondul minsprängts den 1.10.40 men efter reparation varit i trafik sedan mars 41. Befh tidigare gjort 2 resor Stockhom-Lübeck-Sthlm. Detta var tredje resan, eller sjätte gången som han gått denna farled. I erhållna skriftliga kursanvisningar funnes på var 5:te dist.minut angiven lysboj med små ljus. Mitt emellan varje sådan lysboj funnes en annan lysboj som icke funnes angiven i kursanvisningen. Vid explosionen hade Gondul just passerat den första icke angivna lysbojen efter fyrskeppet vid Wismar.Gondul varit något mer än 2½ dist.minuter från fyrskeppet. Befh vetat om att minor är utlagda i dessa farvatten.Den 28.5 hade ss Haneström V minsprängts på ungefär samma ~~plats~~ plats. Befh emellertid inte fått någor

GONDUL 29.5.43

varning från marinmyndigheterna att gå i farleden. Från en jagare hade det meddelats att farleden den 28.5 minsvepts 3 gångre. Sannolikt en flygfälld magnetmina eftersom några förankrade minor inte finns utlagda i dessa farvatten. Gondul hade inte varit avmagnetiserad och saknade avmagnetiseringskabel. Vid olyckan varit stjärnklar och siktbar luft. En stund senare hade det dock mulnat. Befh och 2e styrman var vid explosionen båda i styrhytten och vid explosionen hade det känts som om det blivit lufttomt men befh hade likväl stått kvar på durken. Fönstren hade splittrats och kompassen och sidolanternorna slitits loss. Befh genast givit order om att livbåtarna skulle sjösättas. Hela besättningen hade varit purrad enär vaktbyte just skulle äga rum, undantagandes den kvinnliga kökspersonalen. Sedan befh räknat efter att alla var på däck hade alla utom han själv och Ie styrman gått i livbåtarna. Sedan det visat sig att fartyget flöt tills vidare hade båtsman kommit ombord och rundpejlat. Därjämte hade 2e styrman, chiefen och rorgängaren återkommit ombord. Befh hade med sin ficklampa morserat SOS till fyrskeppet och efter en stund kom en motorbarkass från fyrskeppet långsides. Under tiden hade ankaret fällts. Folket i livbåtarna hade därefter gått över till motorbarkassen. Befh och de andra 5 ombord på Gondul hade så gott de kunnat i mörkret samlat ihop besättningens persedlar ock kastat ner dem i motorbarkassen. I hytterna hade det på sina håll rått stor förödelse. Motorbarkassen hade sedermera fört de ombv 16 personerna från Gondul och de räddade persedlarna till en tysk jagare, och under tiden hade en annan tysk jagare gått upp långsides Gondul. På befh begäran om bogsering in på grunt vatten hade jagarens befh svarat att han skulle göra ett försök att bogsera in Gondul till Travemünde. En del av jagarbesättningen kommit ombord på Gondul och en wire kastats över. Det tyska matroserna hade tagit några apelsiner o.dyl. från Gonduls däckslast. Bogserwiren kommit in i jagarens roder och måst läggas av. Cirka 2 timmar senare hade två armerade handelsfartyg kommit till platsen och från det ena hade en wire förts ombord på Gondul medan det andra, Heimat, lagt sig längs sidan. - Eftersom Gondul tagit in så mycket vatten beslöts att söka släpa in fartyget på grundare vatten. Efter c:a 1 dist.minuts bogsering sprängdes wiren. Strax dessförinnan hade befh lodat 24 meters vattendjup. På grund av Gonduls svåra slagsida lämnade nu befh, Ie och 2e styrmännen, chiefen, båtsman och rorgängaren fartyget och gick ombord i Heimat varvid Skepps- och maskindagböckerna medtogs. Sjökortet blivit kvar. Endast ½ distansminut från den plats där Gondul sjönk var djupet endast 14 meter. Heimat satt över befh och de andra 5 till jagaren som gick in till Travemünde.

Ie styrman Lindberg Kojat kl 22 tysk tid. Vaknat av en kraftig smäll och rusat ut pådäck där besättningen redan höll på att kasta loss brokarna

GONDUL 29.5.43

till livbåtarna. Sedan befh och Ie styrman kontrollerat att alla kommit upp på däck, hade båtarna datts ut och endast befh och Ie styrman stannat ombord, Efter en stund hade 2e styrman, chiefen, båtsman och rorgängaren kommit tillbaka ombord. Då en jagare kommit långsides hdae befh begärt att ett brägningsfartyg skulle rekvireras, varpå jagarens befh förklarat att han skulle bogsera Gondul in till Trawemünde. Sett en del av matrosern från jagaren plocka till sig några apelsinlådor från däckslasten . Av de 2 armerade handelsfartygen gick Heimat upp långsides och det andra började bogsera med en ganska tunn wire, drygt 2½". Bogseringen inleddes kl 04.45 tysk tid men efter 3 distansminuter sprängdes wiren. Samtidigt med att ankarkättingen kapats hade befh o båtsman gjort iordning handstyrningen så att den fungerat.

2e styrman Bernstav: Vakth. på bryggan med befh vid explosionen. Liksom lyfts upp från däcket och runt omkring honom hade glasskärvorna yrt och kompassen kastats i däck och förstörts. Fartyget genast erhållit slagsida. 2e styrman fört befäleti i STB båt och i denna gått över till Gonduls BB-sida för att få lä. Efter en stund kom en motorbåt från fyrskeppet och tog upp folket i livbåtarna. 2e styrman och 3 man gick då ombord på Gondul och hjälpte befh & Ie styrman att rafsa ihop kläder o.a. i hytterna som sedan buntades ihop och kastades ner i motorbåten. Man hade inte kunnat telegrafera efter bärgningsfartyg eftersom inredningen i radiohytten förstörts vid explosionen.

Chiefen Thore: Befann sig i maskin på akterkant. Efter explosionen blev det alldeles tyst och han trodde att maskinen stannat.Rusat upp på däck och där träffat vakthavande eldaren från pannrummet. Efter mågra minuter hade han han stängt av ångan från pannorna som angivits i maskindagboken och sedan gått i STB båt. Sedan motorbåten kommit till platsen återvänt ombord med 2e styrman och 2 man.Lyst med ficklampa ner i maskinrummet och funnit att vattnet stått drygt 1½ meter över tanktaket. Hjälpt till att samla ihop besättningens ägodelar ock kastat ner dem i motorbåten. Även stängt luckan till propellertunneln som därefter skulle ha varit vattentät.

Smörjare Lindquist: Vakt i maskin.Explosionen verkat ha träffat akter om maskinrummet.Lyfts uppåt vid explosionen och ljuset slocknat.Inte lagt märke till om vstten strömmat in.Genast klättrat upp på däck. Makinerna hade gått tills cheifen stängde av dem. Lindquist varit i STB båt och från denna gått över i motorbåten från fyrskeppet.Besättningen senare förts till en jagare där även persedlarna tagitsombord. Gonduls folk genast beordrats att gå under däck på jagaren.Några timmar senare hade även befh och de övriga från Gondul kommit ombord på jagaren som gått in till Travemünde.

GONDUL 29.5.43

VRAKET & BÄRGNINGSARBETET .

Återspeglat i rapporter från SKN:s ombud Max Doflein.

Max Doflein i brev, Hamburg 3.7.43, till SKN

Gestern hade ich in Travemünde die massnahmen zur bergung der Ladung eingeleitet. Die bergung der Ladung geshieht auf der basis " Kein erfolg, keine zahlung." Die leitung der Bergung hat für uns der Taucher Heinrich Prehn, Lübeck, und dieser Arbeitet mit hilfe der Taucher der Wehrmacht . ---
Es muss ja auch des lage des Wracks, welches immerhin in einer ziemlichen entfernung von der Küste liegt, darauf rücksicht genommen werden dass keine unterseeischen gefahren die Arbeiten gefährden. Der geborgenen Güter wird in Travemünde in eine Dienststelle der Marine gesondert eingelagert.

Bugsier skrev, Hamburg 22.7.43, till Doflein

att bolaget är villigt åtaga sig bärgning av fartyg och last till ett fast pris av 600.000 kronor och på basis "Kein erfolg- keine Zahlung."

Doflein, Hamburg 24.7.43 till SKN

Die Taucherarbeiten nach der Ladung haben bisher noch keinen positiven erfolg gehabt. Das Wetter war meist ungeeignet so dass die Wehrmachttaucher nur vorbereitungen unter Wasser haben treffen können, um an die Decksladung und an die Luken heranzukommen. Das Schiff liegt auf der BB- - seite und soll das Deck noch etwas mehr schräg nach unten in den Schlick hineinliegen. Man hat unter Wasser die im wege stehenden Wanten an den Masten abbrennen müssen. Es scheint mir nach allem sehr fraglich ob wir auf diese weise mit erfolg Ladung aus den Räumen des Schiffes herausbekommen können. Die an Deck gewesenen Lastkraftwagen , welche bei Deutschen Gesellschaften versichert sind, werden voraussichtlich durch einen Marine-Bergungsprahm , der dafür geeignet ist, geborgen werden können. Der Bergungsprahm wird an der unfallstelle jetzt erwartet.
Fortsättningsvis förklarat att Gondul med last torde kunna värderas till 395.000 kronor medan bärgarlönen skulle gå på 600.000:- till vilket sedan kommer mycket stora kostnader för tätning, bogsering till varv och reparationskostnader vida överstigande ett sådant fartygs nybyggnadsvärde, varför det enda man kunde hoppas på var en viss återbäring på enstaka bärgade lastpartier. Det mesta i lasten förstört , endast ett parti vin till AB Vin- och spritcentralen ev. användbart.

Doflein till SKN, Hamburg 27.7.43 (Blivit utbombad)

Ich teile ihnen mit dass zu meinem grossem bedauern mein ganzes Büro vernichtet ist, und ebenso auch das der firma Duncker & Joly. Ein teil der laufenden Akten ist im Keller des Gebäudes aufbewahrt gewesen und es wird versucht festzustellen, ob diese Akten noch herausgeholt werden

GONDUL 29.5.43

können. Durch freundliche hilfe habe ich schon sofort bei einer befreundeten firmaein bescheidenes Kontor zur verfügung bekommen. Darin sitze ich mit meiner Sekretärin und wir versuchen meine tätigkeit für sie möglichst ohne störung fortzusetzen. Natürlich ist schon aus vielen anderen gründen mit verzögerungen zu rechnen. Meine neue anschrift lautet vorläufig: Korv. Kapitän Max Doflein a.d, % Firma Wolff & Hasselmann ,Hamburg 1, Burchardstrasse 17, Mohlenhof. Telefon 331631. Einer Fernsprecher mit Auslandsgenehmigung hat die firma Wolff & Hasselmann auch, es ist die nummer 333627. Sie können Wolff & Hasselmann anrufen und ich werde versuchen ob ich schon die erlaubnis bekommen habe sprechen zu dürfen. Die Telegramm-adresse lautet: Wolfios- Hamburg. - Im nachgang zu meinem Brief vom 24.7 kannich ihnen heute die erfreuliche nachricht machen,dass die Taucher bereits erfolg gehabt haben. Es handelt sich allerdings um die bergung von Decksladung. Es sind geborgen worden 2 Autos und 5 Eisenträger von 14 meter länge. Im ganzen befinden sich 23 dieser langen schweren Träger an Deck des Schiffes und hofft man die übrigen morgen bergen zu können. Man wird alsdann alle 23 stück mit demHebeprahm der Marine nach Lübeck transportieren. Die Autos sind zum teil beschädigt, die Motoren können jedoch repariert werden. Die Apfelsinen sind vollständig verdorben. Die Luken 3 und 4 sind frei wenn alle Eisenträger geborgen sind. Ich berichte zu gegebener Zeit weiter.

Doflein, Hamburg 19.8.43, till SKN.

Trotz der schweren ereignisse in Hamburg, habe ich die verbindung mit den Bergungsarbeiten an Dampfer Gondul nicht abbrechen lassen. Es ist unablässig versucht worden, bei dem Schiff weiter zu tauchen um Ladungsteile herauszuhohlen. Das Wetter war leider nur Selten günstig. Die grösste hilfe hatte ich zunächst durch das ihnen bekannte Travemünder Taucherkommando der Luftwaffe bezw. der Kriegsmarine erhalten. Ich kann ihnen folgende Güter als geborgen auggeben:

6 Autos, welche am Deck verladen waren. Hier liessen sich 3 mit Rädern fortbewegen, während die anderen 3 mit Wagen transportiert werden müssen da sie schwer gelitten haben.

10 Eisenträger, nach Lübeck gebracht und an Land gelagert.
8 Fässer Wein, c:a 600 liter -"- -"-
4 Fässer Holzteer -"- -"-
9 Kisten Rosinen -"- -"-

Von den Mandeln und Apfelsinen, von welchen ja bekanntlich sehr grosse partien an bord gewesen sind, sind Proben an Land gebracht werdem.

GONDUL 29.5.43

Die untersuchung hat ergeben dass für die Mandeln und Orangen noch eine verwendungsmöglichkeit besteht. Die Mandeln sind sehr Ölhaltig und müssen schon aus dieser veranlassung unbedingt geborgen werden. Ich habe der "Reichsstelle für Öle und Fette" c:a 45 tons als etwaiges Bergungsgut gemeldet. Man ist die ansicht dass die Mandeln nach dem trocknen noch verwendbar sind und verkaufserlös erzielen werden. Die Rosinen sollen als Hühnerfutter verwendbar sein. über den befund des Wracks habe ich und der Taucherschule der Luftwaffe in Travemünde die abschrift eines berichts erhalten. (Se nedan)

üüüü xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Taucherschule der Luftwaffe Travemünde den 6 August 1943
Travemünde
Az.96/Berg.B.nr/ 43/ HCH

An

Herrn Kapitän Doflein über Nordisches Frachtkontor.

Bericht über die untersuchung des vor Rerik gesunkenen Dampfers Gondu

Auf diesseitigen ersuchens wurde von der Küstenschutzgruppe der weg abseits vom zwangskurs bis zur Wrackstelle und die nähere umgebung auf grund der Minengefahr abgesucht und diese strecke durch 4 rote Spitzbojen der Taucherschule bezeichnet.

Position der untergangsstelle: nach angeliegener Skizze (Finns ej)

Befund des Wracks: Das Schiff ist nach BB-seite gekentert und liegt zirka 5 grad über die horizontale lage hinaus in einer Wassertiefe von 25 metern. Das BB-Oberdeck hat sich c:a ein meter tief im Schlickboden eingedrückt. Sämtliche Luks liegen frei über Grund und sind durch seitliches verlegen der Ladebäume zugänglich gemacht. Die STB-seite und der Schiffsboden wiesen keine beschädigungen aif. Durch die geschilderte lage des Schiffes war es möglich auch an das eben über den Schlingerkiel liegende Seeventil an BB-seite heranzukommen. Währedn von aussen keine beschädigung festzustellen war, konnte der Taucher ein mitgeführtes Kondensatorrohr nach mehrmaligen abtasten des Ventilsin ganzer länge in das schiffsinnere hineinstossen. Demnach ist wahrscheinlich das Seeventil durch die Minendetonation nach innen abgerissen.

Erlebniss der bisherigen Bergungsarbeiten: Für die bergung der schweren Decksladung, bestehend aus 14 meter langen T-trägern - gewicht 4-5 tons - und der auf den Ladeluks festgezurrten Lastautos, war der Bergungsprahm 46 für 2 Tage zur verfügung gestellt worden. Es gelang in dieser zeit 10 stück der Eisenträger und 6 stück der Lastautos zu bergen, so dass die Luks 2,3 und 4 freiliegen. Bisher wurden vom Taucherfahrzeug aus Luk 2 geborgen: 4 Fässer Holzteer, 9 Kisten Rosinen und 8 Fässer Wein à 600 liter.

GONDUL 29.5.43

Alle geborgene Gegenstände sind in der Marine-Ausrüstungsstelle Travemünde Travemünde gelagert, beszw. von Herrn Quittzau, Nordisches Frachtkontor, übernommen. Die weitere bergung des Stückgutes erfolgt nach eintreffen desfür eine übernahme geeigneten Schiffes der Taucherfirma Prehn, Lübeck.

Oläslig signatur
Tauchleiter der Luftwaffe

SKNEVII 380 Max Doflein, Hamburg 26.8.43, till SKN

Varit i Lübeck & Travemünde 20-21-8 för att övervaka ock kontrollera bärgningen av last. Sedan arbetet inletts har det endast varit möjligt att dyka i 6 dagar sammanlagt p.g.av ogynnsamt väder. Es ist erfreulich ,dass inbesondere von den hochwertigen Weinfässern im ganzen jetzt c:a 35 stück à C:a 530 liter in mehr oder weniger gutem zustand haben geborgen werden können. Die leckagen waren gering.Der wert dieser 35 Fässer kann mit ca RM 35000:- angenommen werden. Die Fässer waren bisher günstig gestaut und aus Luke 3 und 4 herausgeholt. Es ist deshalb zu hoffen dass auch die restlichenc:a 100 Fässer ebenso gut geborgen werden können. Zum liegen diese in Luke 1 & 2, welchen noch verschlossen sinf. ..Die bisher entstandenen Bergungskosten sind sehr minimal, Es war mir ja gelungen die Taucherschule der Luftwaffe und der Wehrmacht für die bergung einzusetzen und diese verlangt keine bezahlung. Ebenso kostet michdie sichere einlagerung der geborgenen Güter in Travemünde nichts, denn hiefführ habe ich die Marine Versorgungsstelle der Wehrmacht gewonnen. Diese einlagerung ist natürlich immer nur eine vorläufige, denn die geborgenen Güter müssen von dort weiter transportiert werden nach Lübeck etc, zur bearbeitung, konservierung,verladung oder einlagerung. Aber ich kann durch einlagerung der geborgenen Güter in Travemünde den weitertransport viel billiger arrangieren und habe dies eingeleitet.Transportmittel sind knapp. .... Aus meinen geretteten Telegramdiktaten habe ich feststellen können dass ich ihnen am abend vor der ersten Luftangriff einen ausführlichen Brief über das angebot der "Bugsier" für die Bergung mit meiner ansicht dazu geschrieben und diesen Brief auch am gleichen Abend zur Post gebracht habe. Ich weiss nicht on der Brief noch aus Hamburg herausgekommen ist und bitte sie daher um miiteilung ob sie ihnen ergalten haben. Ich habe schon am 27.7.zwischen den angriffen an sie ein Schreiben gerichtet,in welchem ich ihnen kurz wiederholte, welch en angebot die Bugsier gemacht hat undwie ich mich dazu stellte.Ich hoffe dass sie diesen Brief erhalten haben. Es ist aber möglich dass auch dieser Brief verloren gegangen ist, weil nach dem 27.7 wieder Luftangriffe stattgefunden haben.

GONDUL 29.5.43

Doflein i brev, Hamburg 1.9.43, till SKN

Nachdem ein Monat vergangen ist, ohne dass ich antwort erhalten habe auf meinen Brief vom 24.7, mit welchem ich ihnen ein angebot der Bugsier-Reederei & Bergungs AG für die bergung zustellte und auch meine ansict dazu, übersende ich ihnen beiliegend auszug aus jener Brief. Ich konnte dieser auszug noch machen weil der Block mit dem Stenogramm glücklicherweise gerettet ist. Ich bin nochmals an die Bugsier herangetreten und habe mit Herrn Schumann verhandelt wegen des Bergelohns. Zur begründung habe ich ange-führt dass in der zwischenzeit der wert der ladung dadurch geringer geworden geworden ist weil meine Lübecker Taucher bereits 40 Fässer Wein und anderes Gut aus dem Schiff gerettet haben. Herrn Schumann bat um ein angebot, vorauf ich ihm Schwed. kr 500.000:- nannte. Dieses gebot lehnte Schumann glattweg ab. ((Idag ringt och sagt att Bugsier accepterar en bärg-lön på 550.000 kronor.)

Doflein telegram till SKN, ankom 2.9.43

Gondul Bugsier hat akzeptiert skr 550.000 fuer bergung gebt baldmöglichst bescheid da berger sonst jetzt anderweitig über Bergungsfahrzeuge auch wegen anderer bergungen disponieren müssen = Doflein Frachtkontor

Doflein ,Hamburg 8.9 till SKN

Av de hittills bärgade 63 vinfaten "waren bis gestern 61 Fass bei H.C.Koch bearbeitet worden." Faten fraktats från Travemünde till Lübeck och lagrats hos vinfirman H.C.Koch för nödvändig behandling av portvinet ~~xxfatem~~ och Madeiran i faten. Några fat skadade och vinetmåste pumpas över på nya fat etc. Vinet i 5 av faten fördärvat. Signatur från avlastarfirman saknas på många fat. Tullenövervakar. Bitte meddela AB Vin & Spritcentralen.

SKN svarat i brev, Sthlm 14.9.43

Wir bestätigen dankend den eingang ihrer beiden Schreiben vom 1ds Monats nebst beilagenund werden bald möglichst auf die sache zurückkommen.

Doflein, Hamburg 17.9, till SKN

Prover på vinerna ~~xx~~ kommer att sändas till Stockholm med ss Amsterdam som avgår Lübeck den 18.9 f.v.b till Vin & Soritcentralen.

Doflein i telegram till SKN, Hamburg 21.9

Gondul Bugsier draengt wegen entscheidung Bergungsauftrag da sonst bergung dies jaehrig nicht mehr ausfuehrbar = Doflein

AB Vin & Spritcentralen, Sthlm 29.9.43 till SKN

Vi have emottagit Edra brev av den 20 och 24 ds och få vi till svar meddela att sedan de med ss Amsterdam översända proverna av våra sakkunniga genom-gåtts och respektive varukvaliteter härvid icke överensstämma med av oss

GONDUL 29.5.43

ursprungligen beordrade varor, äro vi tyvärr icke i tillfälle att reflektera på ett övertagande av från ss Gondul bärgade vinpartier. (SKN meddelat Max Doflein detta)

Doflein ,Hamburg 6.10.43 till SKN

Noch immer ist der von mir beauftragte berger Prehn aus Lübeck bemüht Ladungsteile aus dem Schiff zu bergen und steht mit hierbei auch noch die Taucherschule der Luftwaffe in Travemünde zur verfügung. Seit dem26.9 erhält der Taucher 20% des wertes der geborgenen und eingebrachten Güxxxc Güter. Ich fürchte, dass infolge der vorgeschrittenen Jahreszeit, nicht mehr viel geborgen werden wird,inbesondere an wertvollen Ladungsteilen. Die Berger mussten sehr oft wegen schlechten Wetter Nothäfen anlaufen. Abgesehen von der Wein sind bisher für Schwedisches Versicherungsinteresse nur wenig wertvolle teile geborgen worden, als da sind einige fass Remixx Chemikalien.Johannisbrotmehl, Kisten mit Sprengkapseln (diese fast vollkommen verdorben und nur evtl. schrottwert),2 Fässer Holzteer,2 Faas Kalisalz, 2 Sack Gries; also wie sie sehen nur Güter die wenig oder gar keinen verkaufswert wrbringen werden. Der grösste wertgegenstand, soweit es Schwedischen Versicherungsinteresse betrifft, bleibt der Wein und es sind hiervon geborgen 62 Fass(wenn man die gebrochenen Fässer abrechnet). Ferner c: a 67 Kisten Wein mit je c:a 16 Flaschen, die meistens gutxerhaltenxsind, gut erhalten sind, jedoch die Beschriftung und etikettierung sowie äussere aufmachung verloren haben. Es wird sie interessieren dass von den für die ABxVimx+BohxSpritcentralen AB Svenska Bilfabriken verladen gewesenen 18 LKW-chassis 6 schon geborgen werden sind. Ich habe nach taxierung durch Sachverständige für diese Autos RM 24000 erzielt und werden die LKW von dem Spediteur in Lübeck an die Schwedischen Empfänger zu verladung kommen. Ich habe aussicht dass ich auch die übrigen 12 Autos noch bergen werden, da mir die Marine ein Spezialbergungsfahrzeug zur verfügung stellen wird,

SKN Tlegeram till Doflein 7.10.43

Gondul bergung vorläufig nicht aktuell punkt werden frühling 1944 hierauf zurückkommen = Krigsrisk

Vraket sålt till Sveabolaget

SKN 15.9.43 sålt vraket för 5000 kronor till Sveabolaget,vilket SKN uppenbarligen underlät att meddela Max Doflein.

Doflein, Hamburg 21.9.43, till SKN

Berättat att han 18-20.9 varit i Travemünde & Lübeck och upplevt hur ytterligare 43 fatlådor flaskvin och en rad kemikaliefat samt ett fat med Johannisbrotmehl bärgats.Även nämnt att Torpedotauchkommando der Kriegsmarine underlåtat att avleverera 2 fat vin som bärgats och att dykkommandot

GONDUL 29.5.43

ålagts attbetala RM 1600 för dessa vinfat.

Stuvningsplan

21.2.44 översände rederiet till SKN en stuvningsplan för lasten ,uppgjord ur minnet av Ie styrman Lindberg (se kopia)

SKN telegram till Bugsier 16.5.44

Gondul als vertreter des Stockholms Red AB Svea betreffs des Fahrzeugen sind wir damit einverstanden dass sie Schiff und Ladung auf basis Kein erfolg- keine zahlung gütliche einigung sonst Deutsches Seescheidsgericht im verlaufe des sommers bergen = SKN

Bugsier telegram till SKN 17.5.44

Wir werden alles daran setzen die bergung des obigen Schiffes während der guten Jahreszeit durchzuführen.Wir danken ihnen für den erteilten auftrag und werden ihnen über den verlauf der arbeiten unterrichtet halter.

Doflein till SKN,Hamburg 3.6.44

In dieser sache ist eine endgültige dispachierung nochnicht möglich gewesen, weil noch nicht einwandfrei festgestellt werden konnte,wo die einzelnen geretteten partien versichert sind. Unter vorbehalt,dass vielleicht gewisse kleine, entgegen meine annahme gerettete partien doch in Schweden versichert waren, möchte ich ihnen aber docim folgenden eine Rohbilanz auf diesem Wege geben, weil sie als unterlage für unsere besprechungen in Stockholm dienen soll.

Erlös aus geretteten Waren

Wein RM 129.963:37
Johannisbrotkernmehl 46 Fass RM 7430:-
Tonwandplatten RM 262:50

Verkaufswert der geborgenen Waren RM 137.655:87

Ausgaben

Taucherkosten RM 21.094:05
Div. umkosten in Lübeck,z.b Zoll RM 834:05
Für unsere untervertretung
Nordisches Frachtkontor Quitzau . C:a 5000 RM

RM 26.928:10

Die zahlen sind noch ungefähre...

Här slutar bärgingsfilen på SKN

Brev till SKN från Doflein,Hamburg 2.9.50

Doflein omnämnt att Gonduls vrak ligger där det sjönk 1943 och att Bugsier harintresse av att bärga det men att det ligger " in der Russischen Zone und es zu erwarten wäre, dass dir Russen mit solcher Bergung nicht einverst

GONDUL 29.5.43

inverstanden sind, bzw das Wrack beschlagnehmen werden,wenn es von der Bugsier geborgen worden ist, oder auch während dieser arbeiten. Die Ladung , welche noch grössenteils im Schiff ist, ist inzwischen wertlos geworden. Sie wissen ja, dass nur der berühmte Portwein und andere Weine seinerzeit von mir geborgen worden sind, solange dieses noch im Kriege möglich war. "

Assurans & effekter

SKN utbetalat 10023 kr för effekter , inkl rengöring av bärgade effekter Befh förlorat kläder för 640:-, Ie styrman för 1354, 2estyrman för 595 rorgängaren 275, chiefen 668, jungman Dahl 612 etc

SKN 26.6.43 till rederiet 1.125.000 plus revers 125.000 (29.9.43)
SKN proveny 20.11.43 5000 för vraket som sålts till rederiet

SKNEVII 375-80

LASTEN

Rumslast 1410 ton styckegods. Däckslast 539 ton bilar, järnbalkar och apelsinlådor. - På fördäck lastats 10 st lastbilschassis till Philiphsons Automobil AB och 30 ton T-balkar av järn, 14 meter långa. På akterdäck 8 lastbilschassis och ,på luckorna, 5 ton apelsiner i lådor.

Rumslast:
Apelsiner 13419 lådor = 555.123 kg
Mandel 713 säckar = 45.460 kg
Russin 483 lådor = 7585 kg
Viner, 132 fat & 271 lådor = 92300 kg
Salt = 45.786 kg
Aluminiumoxid 110.640 kg
Hårdgips = 10.489 kg
Kakelplattor = 6030 kg
Järn - & stålvaror = 349.211 kg
Patroner, 14 lådor 491 kg
Sprängkapslar 209 lådor = 5123 kg
Samt kemikalier, leksaker, porslin, maskiner, färger, papper, sidenvaror, el.materiel, glasvaror,ost, isoleringsband, matrispapp, slipduk, kitt, bronspulver, glasögon , rivjärn, fotopapper, grammofonskivor, bildelar, cykeltillbehör, essenser, kaffekvarnar, väckar klockor, läder i balar, kondensatorer, termometrar, apoteksvaror, 240 säckar Bentonit, Johannisbrödkärnmjöl i säckar, slipstenar, laboratorieutrustning, bomullstyger, knappar, Kloretyl, Kolsyrekalk,160 Natriumperbonat, spetsar, rayonvävnade Mentol, symaskiner, folier,häfttänger,färgkritor ,mörkrumsgardiner mm mm

GONDUL 29.5.43

Med full last av 1949 ton värdefullt styckegods avgick Gondul fre kväll 28.5.43 från Lübeck detinerad till Stadsgårdskajen i Stockholmoch hade kl 00.15 fre 29.5 kommit i närheten av Wismar fyrskepp då en våldsam magnetmineexplosion träffade midskepps rakt under maskinrummer. Fartyget lyftes i vattnet med en stöt som lyfte dörrar av gångjärnen ,kastade de sovande urkojerna och vräkt omkull all inredning. Det el ljuset slocknade från för till akter och i mässar,kök pch pentryn efterföljdes den doba knallen av ljudet av glas och porslin som krossas och kokkärlshyllor som rasar i durken. Från BB bryggvinge hann utkiken uppfatta ett väldigt vattenuppkast c:a 6 meter från BB-sidan midskepps.En störtvåg slog in över midskeppet och akterdäck och forsade delvis ner genom skansnedgångarna. Yrvakna besättningsmän kom utstörtande i hyttgångarna i mörkret och fann sig plaskande i fotsdjupt vatten.De trodde att fartyget var på väg ner. Chiefen, som hade vakten i maskin, kände sig plötsligt upp lyft från durken och föll sedan handlöst omkull i samma ögonblick som explosionssmällen kom och ljuset slocknade. Sedan hördes enligt hans egen uppgift bara bruset av inströmmande vatten,trots att huvudmaskinen fortfarande gick full fart fram. Då han och smörjaren och vakth.eldaren kom upppå däck i den stjärnklara natten tjöt ångvisslan oavbrutet, folk kom skyndande från alla håll i mörkret och snålblåsten på väg till båtdäck och det kändes att fartyget fått BB slagsida. De 3 kvinnorna hade kastat kappor över nattdräkterna och snyftade och grät. Många av de 22 ombv var i nattdräkter.I hytterna låg allt kastat huller om buller och ingen gav sig tid att komplettera klädseln.Det var f.ö så svart under däck att alla fick treva sig ut på känn. Chiefen lade märke till att båtarna höll på att sjösättas och att fartyget gick med full fart, varför han sprang in på maskintoppen och stängde av ångan till maskin från båda pannorna så att den stannade. Sedan de 2 utsvängda båtarna firats, bemannats ochkastat loss roddes de undan från fartyget medan befh och Ie styrman avvaktade ombord. Pejling visade att vattnet steg i maskin- och eldrum, i rum 2 och 3. De båda männen gick föröver och fällde BB ankare med 30 famnar kätting för att inte fartyget skulle driva in i minfälten runt farleden. Eftersom Gondul tydligen skulle komma att flyta i ännu många timmar förtöjdes livbåtarna åter långsides intill utslängda lejdare. Samtidigt kom en barkass från fyrskeppet (Se befh rapport, maskindagboken etc) Efter misslyckade bogseringsförsök låg Gondul vid 05-tiden med BB brädgång under vatten och vatten på däck upp till luckkarmarna varför alla kl 05.15 lämnade och gick ombord på ms Heimat. Från detta fartyg bevittnade man kl 06 hur Gondul långsamt välte över heltpå BB-sidan med master och skorsten i vattenytan. i Kaska-

GONDUL 28.5.43

der av uppströmmande luft och spillror gick så akterskeppet ner och Gondul försvann slutligen helt på 25 meters djup.En skakande syn,särskilt för kapten Mellberg som fört Gondul sedan provturen den 18 maj 1928 och haft sitt hem ombord i 15 års tid. - Kl 09.30 steg de 22 skeppsbrutna iland i Travemünde och kom tisdag 1.6 med färjan Prins Christian till Malmö från Köpenhamn.De som inte hade sina hem i Malmö fick en första rejäl måltid kring långbord på järnvägsrestaurangen .De flesta fortsatte sedan med tåg till Stockholm för avmänstring och sjöförklaring.

Historik

Lastångare på 1259 br.ton byggd 1928 vid Helsingörs Jernskibs -og Maskinbyggeri av stål. L.80,5 B.11,2 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Emanuel R.Högberg) i Stockholm. 2025 dw. 935 ihkr. Sjösatt 31.3,lev. 18.5.28 Varvets bygge nr 182. Systerfartyg till Gudur. Dessa båda fartyg var på sin tid enligt skakunskapen den mest lyckade kombination av last- & passagerarångare i denna storlek som någonsin konstruerats. De byggdes för rederiets nya linje från Skånehamnar direkt till London med i första hand last av lantbruksprodukter såsom färska ägg, smör och fläsk. Gondul invigde denna linje i maj 1928. Gudur lev. först 21.8 samma år och fram till dess alternerade Tor med Gondul på den nya linjen. Gonduls förste befh var kapten Filip Mellberg som sedan stannade ombord i 15 år. På sin jungfruresa avgick Gondul från Malmö 26.5.28 till London via Kielkanalen. Den 12.6 kom hon till London med full last och alla passagerarplatser bokade. Rederiets dåvarnade VD,kommendör Hans Ericsson, gav lunch ombord för bl.a sveriges Londonminister baron Palmstierna. - Shelterdäckad med isförstärkt skrov, 4 luckor, av vilka lucka 2 var störst och mätte 27x18′i mellandäck. Lucka I var minst, 11x 18′. 935 ihkr triplemaskin med ytkondensor. 2 st sjöångpannor med tillsammans 3500 kvft eldyta. 12,5 knop i barlast,11 knop på last. Ett kyllastrum för 650 ton fläsk. 2 master på masthus med 8 bommar varav 7 st för 4-tons lyft och en för 12½ tons lyft. - Midskepps låg inredning för 12 passagerare med 6 dubbelhytter, en kombinerad mat- och röksalong med väggfast soffa, 10 stolar och sideboard.Ett mindre vindskyddat promenaddäck. Salongerna med 2 passagerarhytter på var sida låg på förkant av shelterdäckshuset och från en entréhall om STB ledde en trappa upp till båtdäckshuset där även befh hade sin inredning. Kaptenshyttenvar gammaldags hemtrevlig med skott i polerad mahogny,vita takbalkar plyschklädda stolar och väggfast fotogenlampa utifall generatorn skulle s trejka. Stolar, byrå, koj,skrivbord och soffa i mörk mahogny. - Befälshytterna med mässar låg runt maskinkappen med kök mellan pann-och maskin kapparna och styrmaskinsrummet på akterkant midskepps. Manskapshytterna akter med tvätt-och lamprum i poophuset. Rane & Ring vat i stort sett

GONDUL 29.5.43

systerfartyg till Gondul/Gudur men saknade kyllastrum. Samtliga dessa 4 fartyg hade inredning för 12 passagerare. - Gondul/Gudur gick fram till hösten 1939 på Londonlinjen. - 27.10.28 på resa Malmö-London grundstötte Gondul i tät tjocka vid Dronningstolen på Möen och fick förrummet vattenfyllt.250 ton last måste kastas överbord eller läktras i pråmar innan två av Switzers fartygkunde införa Gondul till Malmö för lossning och dockning. - Natten till 1.1.29 då Gondul passerade Möen utbröt eld i linneförrådet men branden blev snabbt släckt. - 1929 kolliderade hon 2 ggr på Themsen dels med ss Corfell av London ,dels med ss Lady Martin av Dublin. - 31.11.32 kl 05 grunstötte Gondul i tjocka vid Hirtshals men tog sig flott för egen maskin.Hade hon haft radiopejlapparat hade säkert denna grundstötning kunnat undvikas. - 1935 hade hon en grundstötning vid Ven. - 1938 genomgick fartyget modernisering. - 9.11.39, Mårtens Afton, kapades Gondul av en tysk jagare vid Viragogrund utanför Skanör då hon var på resa Gävle-Gtbg- Oslo med massalast. Införd till Swinemünde frigavs såväl fartyg som last 5.12.39 eftersom kasten i Oslo skulle omlastats till ett fartyg destinerat till Albany,USA. Hade hon varit på väg till Londom hade tyskarna säkert tagit både fartyg och last, - Vid krigsutbrottet 1.9.39 låg Gondul f.ö. i Malmö och var ett av de första svenska fartyg som lämnade hamnen med neutralitetsmålning. - I april 40 blev all Englandstrafik omöjlig och Gondul sattes i Kustfart. På sin andra kustresa ,Hallstavik-Trelleborg-Odense, fick Gondul 4.3.40 i grov is grundkänning i Falsterboleden mellan Hildagrundets och Avläggans prickar och assisterades av isbrytar till Köpenhamn med botten- och propellerskador. - Tisdag 1.10.40 minsprängdees Gonduli Öresund på resa Naestved-Göteborg i Barlast men kunde bärgas och genomgick sedan omfattande reparation vid Kockums varvid en stor del av akterskeppet och hela manskapsinreningen förnyades. - (Se 1.10.40) Kapten Filip Mellberg förde Gondul från jungfruresan 1928 till sista resan i maj 1943 och fyllde både 50 och 60 år ombord.Han had 3 vikarier av vilka kapten A.Norlin tillfälligt tjänstgjorde 1.10.40.

DALHEM 3.6.43

MYSTISK EXPLOSION UTANFÖR AFRIKAS VÄSTKUST MED LÄCKAGE SOM FÖLJD

Journal

Tors 3.6.43 off Saldanha Bay på Afrikas västkust pejlades kl 06.45 Cap Columbine fyrtorn i S 88° O , distans 15 mil, logg 94'. Kl 07.35 skakades fartyget av en knall-liknade explosion som tycktes komma från STB sida i höjd med maskinrummets aktre del.Någon ubåt eller drivmina kunde ej upptäckas

Tis 8.6 fylldes förskeppets bottentankar och akterpiken med vatten från sjön samt förpiken med vatten.

Fre 11.6 Vid pejling av rännstenarna visade det sig att vattnet stigit i STB rännsten i rum I.

Ons 16.6 Upptäcktes en läcka i närheten av marginalvinkeln till tank 7 BB

Tis 22.6 Upptäcktes an större läcka i marginalvinkeln mellan tank 1 STB och rännstenen.

ms Dalhem i sept 1943

Emil Svensson 1e styrman · J.Norrgård 3e styrman · C.Hammarström Befh

---

Utdrag ur brev från befh,daterat Port of Spain,Trinidad,14.8.43

(Till Red AB Volo i Slite) " En explosiin skakade fartyget den 3.6 kl 07.35 utan att ställa till någon annan skada än några brustna naglar i marginalvinklarna på STB sida av tank I och BB sida av tank 7.Explosionen var våldsam och med säkerhet orsakad av någon krigshandling fast ingenting kunde upptäckas,Sakne rapporterades till kontroolmyndigheterna i första platsen."

Maskindagboken

Tors 3.6 kl 07.35 skakades fartyget av envåldsam explosion som tycktes inträffa under fartyget. I maskinrummet föreföll det som om ett större metall föremål med stor kraft träffat fartygssidan .

Survey report

Lloyds surveyor E,S Whitham inspekterat i N.Y den 5.10.43 och senare i docka vid Todd Drydocks Inc i Hoboken,New Jersey. Skador: Läckage i brustna nitar från nr 7 BB tank och in i nr 3 hold BB rännsten. Läckage från nr I dubbelbottentank in i STB rännsten i rum I. Skadorna cementerats vid en reparation av en buckla efter kajkollision i Buenos Aires 18.8.43. Reparationskostnad 2500 dollars.

Reparation i Göteborg 1945

Skadorna permanent reparerats vid Eriksbergs varv i aug 45 för 1655 kr. Härvid losshöggs 2 cementkistor i rum + och 3, 54 naglar BB i rum I och 88 naglar om BB i rum 3 losshöggs och omnitades.

Assurans

SKN ersatt rederiet 13.5.47 med kr 8054:78.

DALHEM 3.6.43

Historik

Motorfartyg på 3088 brton byggt 1931 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L 104,2 B. 14,9 Tillhörigt Red AB Volo (Robert Myrsten) i Slite. Sjösatt 22.1.31, döpt av hustrun till fartygets förste befh,kapten Gustaf Myrsten, Slite. Lev.27.8.31. Gotlands största fartyg och dess första i Atlanttrafik. Gick efter provturen till Danzig för att lasta på Adriaktiska Havet.Huvudredare vid leveransen var John Myrsten. -Open shelterdäckare med kort back,rak förstäv och kryssarakter. 5 luckor,genomgående mellandäck, 2 master och ett par bompålar, 10 bommar, 10 el winschar,befh inredning på undre bryggan, manskapet akter. En 1550 ehkr Eriksberg B&W-motor. 5645 ton dw. Dalhem gick 1940-45 utanför spärren för Ministry of War Transport,och undgick alla krigsfaror. - 17.1.42 vid Kaj i Halifax påseglades Dalhem av ss Brynymor av Swansea och fick ett hål i stb bog över vl. I jan 48 låt Dalhem höra av sig som flytande bordell i Kotka,Pilisen tog hand om 7 flickor och 30 andra, som varit med från Helsingfors, lämnade fartyget då det skulle avgå. - På resa Quilimaine- Port Alexandre med bl.a 1500 ton kopra i lasten fick Dalhem , i charter för Svenska Ostafrikalinjen, eld i kopralasten kl 21 den 21.9.49.Elden i 5ans mellandäck speed sig trots att 135 tuber CO^2 påsläpptes och i 22 skems storm drev Dalhem manöveroduglig för drivankare sedan styrmaskinsledningarna bränts av vid midnatt. SOS utsänts. 7000-tonnaren Ixia kommit och lagt sig stand by.Undsatt av en högsjöbogserare kom Dalhem kl 12 lör 24.9 in till Kapsatden,välkoman av sirentjut,och lossning igångsattes av rökdykare. Ansenliga skador i rum 5. - Den 4.11 kom Dalhem till Eriksberg från Köpenhamn för klassning. - Den 18.8.51 upptäcktes ombord ute på Nordsjön på utgående mot Ostafrika en 18-årig brunlockig norska som en jungman gömt å sin hytt.Då hon saknade legitimation gick det inte att bli av med henne i tysk hamn. Först 23.8 ilandfördes hon gråtande i Fowey ,Cornwall, av polis för hemtransport med flyg. - I dec 1955 såldes Dalhem för 2.100.000 till Red AB Falken (Thore) i Jonstorp.Hon gick då på Västafrikanska hamnar. Övertogs i Marseille i slutet av jan 56,fick namnet Mongolia och ny befhSven Essar Wallin,Jonstorp. På resa Svanö-Saudna fick Mongolia 10.2.60 maskinhaveri i västra Medelhavet och inbogserades samma dag till Cartagena av Norsk Bjergningskompagnis Sterkodder. I febr 1963 såldes fartyget till Alex.George Sigalas och Platis Brothers i Pireus och utgick ur handelsflottan som ma Ais Giorgis.

1)

KARIN 13.6.43

KARIN, FRIGG, EVA och BALTIA SKADADE VID U.S.DAGRAID MOT BREMEN.

Rapport

Pingstdagen,sön 13.6.43,bombskadad i Überseehafen i Bremen kl 10.fm. Anlänt till Bremen tis 8.6 kl 08.45 med malmlast och förtöjt å anvisad plats för lossning. Vid 09-tiden 13.6 flyglarm varvid besättningen,20 man, tog sin tillflykt till skyddsrum iland. Under der följande bombanfallet exploderade vid 10-tiden 3 bomber i närheten av fartyget,en av dem i vattne varvid fartyget skakades mycket kraftigt.Vid bombexplosiner i varumagasinen på kajen översållades fartyget av bleckplåt, järnbalkar,sten och glas mm som anställde skador på farxtyget. Bryggans träräckverk om STB blev genomslaget och sönderbrutet på flera ställen, STB livbåt sållad av splitter, teakdörren med poster och allt till en av hytterna på bryggan sönderslogs, 4 rutor i styrhytten krossades,pejlapparaten bröts av på flera ställen och slets bort, arbetsbåtenförstördes, djupa splitterhål slogs i 2ans lastbom av trä ochett plåtstycke blev sittande fast i bommen, STB maskintelegraf skadades, ett hyttskott i däckshuset spräcktes,upphivningswiren till 4ans lastbom skars av liksom 3 flagglinor,presenningarna på 1ans och 2ans luckor trasades sönder på flera ställen, aktre taljan till STB livbåt kardelspräng des på flera ställen m.fl skador. I hytterna slogs lampkupor och tvättställ sönder,i pentryt krossades glas och porslin, i befh hytt kastades skrivmaskinen i durken och fick bottenplattan dönderslagen, i salongen krossades lampkupan och radioapparaten förstördes. Radiopejlapparatens ramantenn blev fullständigt sönderslagen. Ev bottenskador kan konstateras först vid dockning.

Bremen 16.6.43
John Svensson
Befh

Crew List

Befh John August Svensson, Laröd,Hälsingborg, 3.11.96 i Brunnby (Sedan -27)
1e styrman John Sigfrid Wester, 20.11.88 i Brunnby (3 år ombord)
2e styrman Ernst Rudolf Nilsson, 3.11.19
Chief Gunnar Andreas Larsson, Hälsingborg, 24.11.96 i Hälsingborg (Sedan -3 1930
2e maskinist Karl Anton Lövgren, 8.11.04
Stuert Per Algot Håkansson, 30.12.88
Kock Nils Lennart Nilsson, 17.12 20
Mässuppassare Gunnar Valentin Svensson, 7.1.27
Matros Anders Edvard Lindgren, 7.3.97
Matros Nils Egart Blomquist, 24.9.12 i Åhus (2 mån ombord)
Matros Gustav Oscar Petterson, 25.7.94
Lättmatros Ragnvald Edmund Lund, 17.11 21

Forts

KARIN 13.6.43

Crew list forts

Jungman Ernst Oswald Olsson, 15.2.27
Jungman Manne Devon Ljungqvist, 24.11.18
Donkeyman Hilding Ivar Jonasson, 24.10.92
Eldare Harald Ernst Andersson, 17.11.16
EldareJohn Arne Helge Andersson, Sjömanshemmet,Sthlm, 30.9.18 (1 mån ombord)
Eldare Ture Herbert Gustavsson, 8.3.17
Lämpare Sigvard Tage Manfred Olsson, 15.10.01
Maskinelev Gösta Birger Karlsson, 25.1.25

Konsulatet i Bremen till Berlinlegationen,16.6.43

Betr. Dampfer Karin.

Dieser Dampfer,welcher der Reederei Nordia in Jonstorp gehört, hat am Morgen des Pfingstsonntags bei dem grossen und schweren angriff auf Bremen leichten Bombensplitterschaden im Überseehafen erlitten. Es ist aber kein Besatzungsmitglied verwundet oder getötet worden. Ich wollte mir erlauben, Sie hiervon in kenntnis zu setzen. Hochachtungsvoll

Ernst Kellner
Generalkonsul

Dito, daterat Bremen 16.6.43 UDHP 80c 3519

(Detta brev har samma ingress som ovan, och fortsätter:

Der Angriff erfolgte Morgens zwischen 9 und 10 Uhr und dauerte nur 8 Minuten,war aber sehr schwer infolge der grossen Bomben die gefallen sind,worunter eine ganze reihe von 1000 kilo pro stück waren.Es sind viele Leute umgekommen.Die schlimmste Katastrophe war dass einige Bunker vod den Bomben durchschlagen wurden und wohl fast alle darin schutzsuchenden Menschen getötet wurden, Auch Industrieunternehmen sind getroffen worden. Das Konsulat und alle Mitarbeiter,sowie deren Familine,haben keine Schaden erlitten. Hochachtungsvoll Ernst Kellner

Generalkonsul

Sjöförhörpå konsulatet i Bremen 19.6.43

Sakkunniga: Befh på Mathilda,K.Öhrström, & Befh på Fredhem,Sven Andersson.

Befh, 1e styrman, chiefen, matros Blomkvist och eldare Arne Andersson "erklärte aufbesondere Frage er habe dem nichts hinzuzufügen was im Schiffs tagebuch stände. Die Sachverständigen hatten keine weitere fragen zu stelle Der Obermaschinist Larsson bat zu Protokoll zu nehmen,dass er keine gelegenheit hatdie Maschine zu probieren,und möchte daher unter vorbehalt bemerken,dass die Maschine sowie Well eventuell beschädigt sein kann.

KARIN 13.6.43

Die Sachverständigen meinten dass eventuell auch die Ruderleitung beschädigt sein könnte. Kapitän Öhrström, Dampfer Mathilda, der in Emden mehrmals Bombenschäden erlitten hat, hatte auch keine weitere Fragen zu stellen. Danach wurde die Verhandlung geschlossen.

KK Memorial 9.8.43

Orsak: Bombanfall av engelska flygmaskiner.
Ex Officio Bo Bergström

SKN EIII 264

SCHADENSBERICHT

Fartyget skadats vid Magasin XI i Bremens frihamn och skadorna besiktigades där 15.6 på uppdrag av firma Julius C.Thorpsecken. Ingen skadevärdering gjorts.
STB bryggräcke & maskintelegraf skadats.
Radiopejlapparaten svårt skadad och dess ramantenn förstörd.
En dörr tryckts in och 4 rutor krossats i karthytten.
Salongsdörrens karmar slitits loss,liksom karmarna till Befh hyttdörr.
Arbetsbåten och STB livbåt svårt splitterskadade.
En topprepswire till 4ans lastbom avsliten liksom en flagglina.
2 luckpresenningar skadade på lucka 1 & 2.
Lampkuporna krossade i salongen,1e och 2e styrmännens hytter.
Tvättstället krossat i 2e styrmans hytt.
Radion och skrivmaskinen förstörts i salongen.
I pentryt slogs sönder: 6 tallrikar, 2 såsskålar, 6 snapsglas.

Red AB Nordia skrev,Hälsingborg 28.6, till SKN.

Att Karine befh inte lyckats få tag i någon representant för SKN i Bremen, men att ett ombud för Bureau Veritas samt ett ombud för försäkr.AB Mälaren och Tysk krigsförsäkring varit ombord. Dörren i däckshuset och fönstren i detsamma reparerats i Bremen,livbåten provisoriskt reparerats där.Rederiet beställt ny livbåt och ny lillbåt.Även radiopejlapparaten måste förnyas,enligt befh,liksom skrivmaskinen och radioapparaten. Fartyget skakat våldsamt vid bomkrevader i närheten varför inte omöjlig att bottenskador uppstått. Den 2.7 skrev rederiet till SKN att Karin den 30.6 anlänt till Luleå och avgått med malmlast till Danzig den 1.7 men att rederiet undersöker möjligheten att docka fartyget i Sölvesborg eller Oscarshamn eftersom Karin skall gå i Barlast hem från Danzig. - Den 9.7 avgick Karin från Danzig och kom till Sölvesborgs varv på e.m.den 10.7.

Besiktningsrapport

12.7.43 i docka vid Sölvesborgs varv besiktigades Karin av Ing.Allan Zander, redaren M.Thore, befh Svensson, och C.Halling från Bureau Veritas. Karin

KARIN 13.6.43

ankänt till varvet på e.m 10.7.låg i docka 11-13.7,avgått på kvällen 15.7. Förutom skadorna i "Schadensbericht" konstaterades att pistonstången till ballastpumpen brutits tvärs av vid ett kilspår sedan den spruckit vid bombningen. Även sprickor i länsrör i tunneln och i andra länsledningar. Varvet reparerat följande:

Backen: 2 nya ventilglas till STB skansar.

Fördäck: 22 mm nytt förstag till fockmasten, ny lastbom till lucka 2 och nya presenningar till förluckorna, handräcket riktats på STB brygglejdare.

Bryggdäck: Barriärrör på förkant riktats,splitterskador svetsats i salongshusskottet STB och i STB sidohusskott.

Salongen: Nytt ventilgåas i frontskottet,nytt glas i skåpdörr i sovhytten, 2 nya taklampskupor, dörrposten och skottet vid STB gång rep. En 4-rörs Philips radiomottagare förnyas.

Hytterna: Ny lampkupa i 2e maskinistens hytt BB,1e styrmans hytt STB Nytt tvättställ i porslin i 2e styrmans hytt STB.

Övre bryggan: 8 meter träbarriär STB förnyas,lanternställningen lagas, 2 maskintelegrafer rep. med bya glas och visartavlor,nytt glas till styrhyttsklockan,taket i sjuk-och sovhytterna lagas

STB livbåt: Ny livbåt ombordtages med ny aktertalja. Ny aktertalja till arbetsbåten som förnyats.

Div: 2 flagglinor till förtoppen, en till aktertoppen förnyas.Ny nedhalarwire till lastbom nr 4.

Ballastpumpen: Nypistingstång.

Rörledningar: Div rörlängder i maskin-och pannrum förnyas.

Reparationskostnad 6325:-

Rederiet anskaffat ny STB livbåt och ny arbetsbåt för 3790:-

Ny ramantenn tillpejlapparaten tillverkas av leverantören för senare uppsättning.

Assurans

Rederiets generalräkning 9.8.43 = 13148:92 inkl 247:31 (RM 147:20) för XXXXXXXXXXXX besiktning i Bremen och 495:60 (RM 295) för prov.rep i Bremen. SKN ersatt 10.527:58 den 1.10.43 SKN stött på Sölvesborgs varv om de 2 båtarna som övergått i xxxxxxxxxx Nämndens ägo men avskrivit proveny på dem sedan varvetmeddelat att båda båtarna är värdelösa. Den skadade STB-båten inte gått att sälja ens för 15o kr.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt Eget

OKW 14.6.43: "Britisch-Nordamerikanische Bomberverbände stiessen im gestrigen Tage gegen die besetzten Westgebiete und das Norddeutsche Küstengebiet vor, und warfen Bomben vor allem auf Wohnviertel in Bremen und

KARIN 13.6.43

Kiel.Es entstanden verluste unter der Bevölkerung und schäden an Wohnhäuser und öffentliche Gebäuden. 36 der Feindlichen Flugzeuge,darunter mindestens 29 4-motorige USA-Bomber,wurden vernichtet. Der abschuss weiterer Feindlicher Bomberflugzeuge ist wahrscheinlich. Ferner wurden aus einer Feindlichen Fliegerverband, der einen Deutschen Geleitzug vor der Holländischen Küste anzugreifen versuchte, von den Geleitfahrzeugen 4 Flugzeuge ~~abgeschos~~ abgeschossen. (Se Hispania 13.6)

U.S.8th Airforce

Raiden mot Bremen utfördesav flygande fästningar ur U.S.8th Airforce med baser i England. Kl 09.26-10.26 den 13.6 fälldes 771 sprängbomber och 170 brandbomber över Bremen i en bombmatta som sträckte sig från Dwoberg över Elmeloh,Hoyenkamp,Ströhen ända till Neuenbrück. Efter raiden kunde 238 döda inräknas på uppsamlingsplatserna och 332 svårt sårade och 900 lättare skadade människor. Bombstyrkan förlorade genom tysk jaktflyg 26 Flygande Fästningar. Luftwaffe bombade natten till 13.6 Plymouth med 67 plan som fällde 40 ton sprängbomber och 35 ton brandbomber. Natten till 14.6 bombade Luftwaffes KG 2 Grimsby med 70 st Dornier 217-plan och JU-88:or som fällde 10 luftminor, 50 sprängbomber och 42468 brandbomber med vidsträckta bränder överhela Grimsby som följd.

Data

Lastångare på 1503 brton byggd 1902 vid Wood,Skinner & Co Ltd i Newcastle av stål. (Ex Sneppe) L. 78 B 11 Tillhörig skeppsredare Nils Martin Thore Hamntorget 5 i Hälsingborg. Se 20.9.41 flygattacki Rotterdamkonvoj. Ingen historik. Såld till Panama 1949.

2)

FRIGG 13.6.43

FRIGG, KARIN, EVA och BALTIA SKADADE VID U.S.8th Airforce RAID MOT BREMEN

Journal.

Sön 13.6.43 liggande i Bremen. Under förmiddagens flygangrepp föll en del grövre bomber i närheten av fartyget och exploderade under vattnet varvid kraftiga skakningar kändes i fartyget som tycktes lyfta sig flera gånger. Pejlat rännstenarna. Inget läckage förmärkts. Huruvida skadör uppstått torde framgå vid noggrannare besiktning.

E.Sjögren Thure Höög ss Frigg Oscarshamn 22.8.46
1e styrman 2e styrman M.Stenström
Befh

Maskindagboken.

Sedan fartyget varit utsatt för den kraftiga bombningen i Bremen 13.6.43 har axellagren haft stor benägenhet att hålla sig varmare än normalt. Smörjningen till desamma har måst ökas avsevärt för att ej få varmgång. Kondensorn har visat sig svår att få hålla tätt.

Gustav Engström
Övermaskinist

(Insänts till SKN av L.Jeansson AB,Stockholm, 26.8.1946)

För detaljer om Raiden se Karin 13.6.43

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 22.8.1946 besiktigat Frigg vid Oscarshamns varv 00.
Befh upplyst att Frigg flera gånger varit utsatt för flygangrepp av vilka många inte särskilt journalförts av en eller annan anledning.Särskilt svårt var anfallet i Bremen den 13.6.43.
Skador: Mycket stora skador i bordläggningen STB & BB, på back- & båtdäck, skansinredningen svårt skadad så attinredningen i 5 hytter, mässen,gången och tvättrummet måste nedtagas,hytterna repareras och förstörd inredning förnyas. Skador i lastrummen med bräckta stöttor och skadad garnering och skador på tanktaket. Samtliga dessa skador typiska för bombningstillfällen. I maskinrummet samma typ av bombskador,särskilt på den el.installationen. (Sakdade armaturer, strömbrytare,kontakter och ledningar) Samtliga skador utan tvivel uppkomma i Bremen 13.6.43 .
Bordläggningen: 28 plåtar riktas ,9 förnyas,brädgångar uppriktas mm
Däck: 440 meter trädäck drives på båtdäck, 200 löpmeter förnyas, ankarspelet fastsättes med nya bultar,STB ankarklys förnyas mm mm
Maskinskylightet: 6 luckor förnyas
7 glas förnyas i ljusventiler,andra ventiler ompackas.
Nytt kabysskyligt av plåt.Styrmaskinen fastsättes med nya bultar.
Hela backen rivs ut och inredningen förnyas.

Forts

FRIGG 13.6.43

Kondensorn: 72 tuber förnyas, 200 nya bussningar.
Lysmaskinen: Bultar,regulator mm reparerras.
Stira maskinen: Delvis nya fundamentsbultar, detaljer förnyas.
Värmeledningen: Läckande rör tätas, radiatorer ompackas.
El Installationen: 58 meter ny kabel, 2 nya WT aramaturer mm
Kostnader 87.895:- kr
Frigg kom till varvet 16.8.46 och var klar 9.10.46 sedan klassning utförts för 90.000:-

Assurans

SKN ersatt SÅAF 21.9.48 med 87.852:20 i full & slutlig ersättning.

Data Eget

Frigg inte identisk med den Frigg som sjönk 28.4.44 efter vrakkollision.
Ångare på 1248 brton byggd 1901 vid Harland & Wolffs varv i Belfast av stål. L 68 B 10 Tillhörig Ångf AB Kjell(L.Jeansson) i Stockholm.
(Ex Emil R.Boman, Coranian) Ingen historik

3)

EVA 13.6.43

EVA: KARIN , BALTIA OCH FRIGG SKADADE VID U.S.8TH AIRFORCE RAID MOT BREMEN

Journalutdrag.

Sön 13.6.43 legat i Bremen för lossning av malmlast.Under söndagsdygnet har Bremen flera gånger varit utsatt för bombraider.Under en av dessa,vid 10-tiden på förmiddagen,kreverade flera bomber i närheten av fratyget som starkt vibrerade.Det kan befaras att skador därigenom orsakats å skrov, tackelage och annat.

Bremen 13.6.43
Otto Wingårdh
Befh

O.Björk 1e styrman
G.Söderlind 2e styrman
O.Trolle Matros

Maskindagboken.

Ons 16.6 i Bremen befunnits att centerbordet i tank 4, en s.k trimtank, sannolikt fått en läcka eftersom vattennivån i tankens båda sektioner är lika trots att spädmatning företagits till pannorna från BB-sektionen.

Tis 22.6 i Nordenham vid pejling av tank 4 konstaerades olja i BB sektion och vid tryckning av tanken visade sig en läcka under maskinramen i tanktaket. Läckan tätats provisoriskt med cementkista. Ovannämnda skada kan sättas i direkt samband med fartygets synnerligane häftiga skakningar den 13 juni då troligen mycket tunga sprängbomber kreverade i vattnet och i varumagasinen å kajen inte långt från fartyget.

Nprdenham 22.6.43
O.Wingårdh
Befh

N.G.H.Nilsson 1e maskinist
E.Wallman Övermaskinist
K.Paul Ekblom smörjare

(Ovannämnda utdrag insänts till SKN 29.6 av red AB Suecia,Sthlm)

Detaljer om raiden

Se Karin 13.6.43

Besiktningsinstrument

Kapten Anders Edgren 2.7. besiktigat Eva i Östra Beckholmsdockan,Stockholm.
Skador vid bombningen 13.6.43:
Pejlröret och luftröret till maskintanken resp tank 2 STB avbräckta: förnyas vardera 2 meter. 3 naglar i bordläggningen svetsas.
Reparationskoastnad 200:-
En spricka i tanktaket i tank 4 BB under maskinbädden vid förkant av maskine tätats av besättningen med en cementkista. Denna reparation kan anstå men en dubbling bör göras av sprickan,kostnade c:a 1000:-
Vid detta tillfälle reparerades även för 1100:- metall-bultar i propellerhylsans packningsring som skadats av en wire i propellern i Holtenau 14.5.43
Eva låg i docka 1-2.7.43,avgick kl 19 2.7.
Tanktakssprickan reparerades vid Finnboda varv i nov 43 för 580 - kr

EVA 13.6.43

Assurans

SKN 14.2.44 betalat 886:68 till rederiet.

Historik Eget

Se Eva 30.9 42

Övriga krigshaverier
6.1.44

4)

<u>BALTIA</u> 13.6.43

BALTIA,FRIGG,KARIN OCH EVA SKADADE VID 8th U.S.AIRFORCE RAID MOT BREMEN

Journal.

<u>Sön 13.6.43</u> kl 07 i Bremen börjat lossa järnmalm med 4 kranar. Kl 09 slutat lossa på grund av flyganfall. Vid 10-tiden exploderade ett par bomber i vattnet c:a 200 meter från fartyget som skadades märkbart och kom i häftig slingring i svallvågorna efter explosiinerna.Rundpejlat hela fartyget.

K.Byström, 1e styrman T.E.Lindqvist, 2e styrman

Bremen 13.6.43
Anders Nilsson (?)
Befh

Besiktningsrapport

Baltia besiktigats i Malmö 14-15.7.43 i anledning av minskakningar och bombanfall i Rotterdamkonvoj. <u>Se Baltia 23.6.43</u> I detta protokoll nämns inte bombningen av Bremen 13.6 varför inga skador uppstått vid det tillfället. Se vidare på Baltia 26.6..43 SKN endast betalt besiktningsarvode till ~~kaptenxNxExKihlbom~~ assuransdirektör N.E.Kihlbom,Malmö, 30.8.43 = 30 kr.

Historik

Se Baltia 23.6.43

Detaljer om bombraiden

Se Karin 13.6.43

HISPANIA 13.6.43

STADT EMDEN OCH EN FÖRPOSTBÅT SÄNKTA I HISPANIAS ROTTERDAMKONVOJ AV RAF.

Journalutdrag

Sön 13.6.43 kl 10.45 avgått Rotterdam medfull last av kol destinerad till Trelleborg för order. ((Sthlm)) Kl 12 passerat Hook van Holland med BO och signalmatros på bryggan och gått in i konvoj. Fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Kl 22.10 i höjd med Helder blev konvojen anfallen av ett 40-tal flypplan varvid Hispania utsattes för låganfall med kulsprutor och automatkanoneld och vid kraftiga bombkrevader alldeles invid fartyget uppstod svåra skakningar i fartyget. Ingen av de ombordvarande sårats. Hispania erhöll diverse för tillfället synliga skador: skorstenen skottskadad om BB, skottet till expeditionshytten om BB skottskadat, ett bryggfönster samt räcket om BB akter genomskjutet, skyddsduken och teakbarriären på bryggans akterkant splitterskadats, ävenså en presenning å lucka 4, sotskyddet om BB genomskjutet, ett ventilglas spräckt i 1e styrmans hytt och en galvaniserad pyts innehållande tvättkläder blev genomslagen av splitter varvid innehållet skadades Efter anfallet företogs upprepade pejlingar av tankar & rännstenar men ngt läckage har ej förmärkts.

Mån 14.6 kl 20.40 fått lots utanför Brunsbüttel men fick fartyget inte ingå i slussen förrän hamnförvaltningens ombud inspekterat skadorna. Kl 21.10 ankrat utanför Brunsbüttel Kl 22.30 Oberinspektor Bansleben från Hafenverwaltung varit ombord och besiktigat skadorna varefter tillstånd erhållits att fortsätta resan.

Tis 15.6 03.30 lättat och fortsatt .Kl 03.40 förtöjt i slussen.

C.R.Forsén 1e styrman

H.Rhodin 2e styrman

Brunsbüttelkoog 15.6.43
Uno Olofsson
Befh

Besiktningsinstrument

Sjökapten Ivar Roksberg på SKN:s uppdrag besiktigat 19.6.då Hispania låg och lossade kol vid Gasverkskajen i Ropsten,Stockholm. Fartygets befäl och klass experten K.Edholm närvarit.

Bryggan: 6 bräder i aktre barriären skottskadade, förnyas.
En glasruta i BB vindskydd på akterkant förnyas.

Bryggdäcket: 1 ventilglas,420mm, på förliga husets akterkant förnyas.
Exp.hyttens BB-skott inbucklat av skottskada, riktas & svetsas.
Vindskyddsduken BB mot skorstenen uppfläkt av skott: lappas.
Trälock till kolboxens luftrör STB splittrat: förnyas.

Skorstenen: Kraftig buckla BB genom skottskada: riktas & svetsas.

Shelterdäck: Ventilglas i 1e styrmans hytt förnyas
7 meter genomskjutna el. ledningar förnyas på maskinkappens akterkant om BB.

forts

HISPANIA 13.6.43

Shelterdäck: Översta röret i barriären om BB vid aktre däckshuset genomskjutet och bockat.Kapas,riktas, 9 dm förnyas.

Bordläggningen: Färgen skadad av beskjutningen i sh.däckets berghultsstråk om BB.

Presenningen till Lucka 4 uppsliten på flera ställen av skott.Tre våder duk förnyas.

Maskin: Två däckelbultar till HT-cylindern bräckts och pistonstången kröktš,vilket med bestämdhet uppgives ha uppkommit på grund av de starka vibrationer fartyget utsatts för vid flyganfall med bomber och torpeder vilka exploderat i fartygets omedelbara närhet,Jag anser att den anledningen kan vara möjlig.

Hispania var utlossad på em 9.6, avgick till Finnboda varv där maskinreparationen genast igångsattes och utfördes till stor del på övertdi. Samtliga reparationer utförda på kvällen 21.6 och tidigt nästa morgon avgick Hispania till Oxelösund för att lasta malm till Rotterdam.

Reparationskostnad 1780:- kr.

Assurans

SKN 14.7.43 till Roksberg 110:- för besiktning.

SKN 6.20.43 till SÅAF 2489:64 för skada & kostnad.

Egna noteringar

TVÅ TYSKA FARTYG SÄNKTA I KONVOJEN 13.6

Attacken mot konvojen utfördes av Beaufighters ur Coastal Commands Group 16, Squadrons 236 & 254 som med torpeder sänkte förpostbåten VP 1109 på 487 ton (Ex Mähren) och ss Stadt Emden av Hamburg på 5180 brton byggd 1901 vid Howaldtswerke i Kiel. L. 124 B. 16 tillhörig Adolf Wiards rederi. 1950 ihkr. 30 mans besättning. Stadt Emden (Ex Adelina Hugo Stinnes 3,Kronprins Gustaf) hade 3 förluckor, 2 akterluckor, 2 master, ett par bompålar, svart skrov, rak stäv och häckakter.Enkeldäckad. Hon bröts itu midskepps av en torpedträff och sjönk omvärvd av rusånga i skenet av fallskärmsljus. På VP 1109 torde alla de 75 ombv ha omkommit.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt 14.6

"Ferner wurden aus einem Feindlichen Fliegerverband, der einen Deutschen Geleitzug vor der Holländischen Küste anzugreifen versuchte, von den Geleitfahrzeugen 4 Flugzeuge vernichtet."

Hispania Eget

Se även beskjutningen den 17.5.43 i Rotterdamkonvoj

Om detta anfall avgavs sjöförklaring, inte om anfallet 13.6.

Historik

Kortfattad historik på 17.5.43 /Utförligare på sid 3 här.

HISPANIA 13.6.43

Historik

(Fotografier se 17.5.43)

Laståmgare på 1240 brton byggd 1912 vid Antwerp Engineering Co Ltd i Hoboken av stål. L.72,2 B 11,3 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. 2205 ton dw. 840 ihkr triplemaskin från North Eastern Marine Eng Co i New Castle.Shelterdäckad,byggd för rederiets Medelhavslinje. Systerfartyget Victoria, byggt 1912 vid samma varv, sänktes av en tysk ubåt den 18.3.17 utanför Sagris Point i Portugal på resa Cadiz-Lissabon -Göteborg .Besättningen tog sig in till kusten i livbåtarna. - -Den 4.11 40 förklarades Hispania beslagtagen av de tyska myndigheterna i Bordeaux efter att sedan den 6.6.40 ha legat i barlast i Blaye,nära Bordeaux. I nov 1942 förklarade egendomligt nog Prisdomstolen i Hamburg fartyget för frigivet och i början av januari 1943 kom Hispania med kollast till Göteborg efter nästan 3 års bortovaro. - Den 17.5.43 utsattes Hispania i Rotterdamkonvoj för flyganfall och den 13.6 ånyo för anfall mot konvojen på återresan. Den 13.12 43 blev hon bombskadad i Bremen. - Efter kriget gått huvudsakligen i trafik Göteborg-Liverpool. Den 1.5.46 på resa Manchester-Liverpool fick Hispania grundkänning vid Moore Lane Dolphins då hon girade för 2 mötande fartyg och blev läck i förrummet,men kunde fortsätta resan efter prov.reparation i Runcorn. - 11.12.47 kolliderade hon med en bergvägg i Manchesterkanalen, den 5.1.48 grundkänning vid Vinga i Tjocka och läckage i förpiken. På resa Liverpool-Malmö med styckegods fick hon i storm o Nordsjön manskapsinredningen akter vattenfylld sedan en sjö slagit in dörrarna i poophuset 17.2.51.Manskapet fick logera midskepps tills Hispania efter lossning i Malmökom till Göteborg den 23.2 för reparation. Den 17.3 avgick hon till Liverpool.Den 18.12 1954 förliste Hispania vid skotska kusten och befh följde henne frivilligt i djupet.

Kapten Dahn följde Hispania i djupet 18.12.54

Då Hispania kl 14.40 fre 17.12 54 avgick från Liverpool destinerad till Varberg/Göteborg med last av 800 ton stålplåt och 204 ton styckegods (Bomull,kemikalier mm) såg hennes befh Ivar Dahn,56 år, Ostindiegatan 16,Göteborg, fram emot att komma hem på julafton och han skulle ha firat sin 30de bröllopsdag under julhelgen. På grund av dåligt väder lät han Hispania ta vägen genom Sound of Mull. Lördag 18.12 på kvällen styrde fartyget in i sundet i mörker och tät regntjocka med krabb sjö och stark tidvattenström. Efter att ha fått bäringar genom halva sundet utplånades sikten sedan totalt och kl 19.58 skakades Hispania av ett par våldsamma stötar.Hon krängde över med 25° BB slagsida efter att ha rivit upp botten i förrummet på klippgrunden vid Ardna Cross Point söder om Tobermory där sundet är 5 km brett Maskin stoppades genast och ankarna fälldes. Med signaler i ångvisslan kallades besättningen till livbåtarna för det stod snabbt klart att Hispania skulle

HISPANIA 13.6.43

sjunka. Vattnet steg inom kort över eldrumsdurken och fyrarna måste släckas varvid pumparna stoppade. Den kraftiga slagsidan avtog dock efterhand som förrummet vattenfylldes och fördäcket började gå under ytan. Kapten Dahn sade till 2e styrman:" Ta reda på livbåten,jag går med fartyget ner!" 1e styrman vädjade till kapten att följa med i livbåten men fick till svar "Gå du och sköt ditt!" Regnet piskade ner och det var becksvart,inga ljus i sikte någonstans. Innan båtarnas fånglinor kapades sprang 1e maskinisten och en matros upp på bryggan. "Följ med,kapten,hon sjunker snart", vädjade maskinist Walter Persson,och försökte leda befh mot brygglejdaren men Dahn slog sig loss och röt:" Ge er iväg härifrån!! De 2 männen sprang då till livbåten eftersom de andra ropade att det var bråttom. Kl 20.25 stötte båtarna ut och roddes 75-100 meter från fartyget som låg med fördäcket under vatten och aktern upplyft.Befh sågs på bryggan lyfta sin hand en gång till hälsning men han svarade inte på anropen. Kl 20.35 gick Hispania plötsligt ner med stäven före sedan pannrumsskottet brustit.Hon sjönk på några sekunder med ett våldsamt brak.Ingen såg befh hoppa och inget nödrop hördes. Båtarna höll sig i strömfåran där vrakgods började driva förbi men de fann igga spår av kapten Dahn. Efter någon timme rodde båtarna mot land och fick se ett ensamt svagt ljus i mörkret.Det kom från den enda stugan i trakten och de 21 skeppsbrutna togs där omhand av.bl.a en 80-årig gumma som kokade the innan de i bilar fördes till ett färjeläge kl 02.30 varifrån de med routebåten Loch Bluie kl 02.30 kom till Tobermory på ön Mull. Kustbevakningen spanade under söndagen efter befh men kunde inte påträffa vraket och strömmen hade då satt allt vrakgods ut till havs. Hispania hade mött sitt öde vid the Big Rock.Besättningen återvände med Saga till Göteborg 23.12. Kapten Dahn,som efterlämnade maka och en son, hade fört Hispania sedan den 8.2.54 efter att tidigare ha fört Titania och dessförinnan 1946-48 Manseria .Han hade kommit till Sv Lloyd 1928 som 2e styrman på Gwalia. - Sjöförklaring hölls i Göteborg den 30.12.54. Befh hade uppträtt lugnt och sansat hela tiden och gav ingen motivering för sitt beslut att stanna ombord.Han tog med sig förklaringen till sitt beslut i djupet."

25.6 40

Krigshaverier: 17.5.43,13.6.43, 13.12 43.

VENEZIA 21.6.43

EN STJÄRNKLAR, STILLA NATT UTAN FÖRVARNING TVÅ TORPEDER.... SVENSKA FLAGGAN OCH TÄNDA DÄCKSLJUS INGET SKYDD.

Befh rapport om förlisningen

Fre 18.6.43 kl 08.30 avgick fartyget från Bahia destinerat till Buenos Aires och Montevideo med last av styckegods. Last fördes endast under däck Enligt företedda handlingar funnos bland lasten ej lättantändliga eller explosiva varor. Fartyget var försett med tydliga namn och nationalitetsmärken, samt en större vertikal flagga målad på ett träplan å taket akter, vliken sistnämnda hölls klart belyst under gång nattetid. Resan fortgick normalt tills mån. 21.6 omkring kl 18.20 å ungefärlig position lat S 25 50' long W 38 30', då en våldsam explosion inträffade någonstans föröver - enligt Ie styrman Frankers uppgift vid lucka 2 STB. Maskinen stoppades omedelbart. Fartyget började kränga över något åt STB och då det ansågs som sannolikt att fartyget torpederats och befann sig i hastigt sjunkande tillstånd, övergav hela besättningen detsamma i livbåtarna. Härvid räddades fartygets räkenskaper under det att skepps- och maskindagböckerna samt övriga handlingar ej hann medtagas. Sedan livbåatran rott undan något inträffade ytterligare en våldsam explosion, denna gång antagligen om BB nära midskepps. Belysningen ombord, som hittills brunnit klart, slockande nästan omedelbart och sannolikt sjönk fartyget strax efteråt. Varekn före eller efter explosionerna iakttogs något fartyg. Sedan Venezia med visshet sjunkit och man förvissat sig om att hela besättningen fanns med i livbåtarna beslöts att kvarligga på platsen tills månen gått upp, för att om möjligt ta vara på något av flottarnas utrustning. Detta lyckades även och sedan detta arbete slutförts sattes kurs magn. NNW mot land, och denna kurs hölls sedan med mindre avvikelser, beroende på vindriktningen. Vädret var gott och vinden laber och livbåtarna gjorde endast ringa fart. - Ons 23.6 kl 14.30 siktades från STB båt ett fartyg vilket styrde ner mot densamma samt tog dess besättning ombord kl 15.40. Under tiden hade även BB båt siktats och en timme senare var även dess besättning upptagen av samma fartyg, som var MS Kaipara av xxxxxxx Plymouth. Enligt uppgift från Kaiparas befh, kapten Parkinson, var räknade positionen vid tillfället Syd 25 18' - W.38 50'. Kapten Parkinson samtyckte till att landsätta samtliga skeppsbrutna i Rio de Janeiro och satte med anledning härav kurs mot Rio dit Kaipara anlände tors 24.6 kl 16. Sedan förhör hållits och formaliteter ordnats, ilandfördes Venezias besättning fre 25.6 kl 09 och omhändertogos av kungliga svenska konsulatet på platsen. MS Venezias båda livbåtar togs av Kaiparas befh ombord på nämnda fartyg. -På grund av vad som ovan anfört fritager jag mig själv samt fartygets rederi och besättning för allt an-

VENEZIA 21.6.43

svar för den inträffade olyckan,vilken jag med till visshet gränsande sannolikhet anser vara en direkt följd av torpedanfall av en eller flera i närheten befintliga undervattensbåtar av okänd nationalitet.

Rio de Janeiro 30.6.43
Karl Hansson
Befh å ms Venezia

Sjöförklaring på Consulat de Suède i Rio de Janeiro 5.7.43 kl 10

Sakkunnig, i brist på svenska sjökaptener, vicekonsuln i Bahia,Carl Brusell. Generalkonsul: Tor Janér.

Befh Hansson: Just gått och lagt sig i sin hytt då den första explosionen inträffade.Omedelbart därpå hördes sirenen blåsa livbåtsalarm,avgivet av Ie styrman. Allt kringkastats i hytten. Befh inte kunnat finna väskan innehållande en del av fartygets räkenskaper.Gått upp på däck för att få en överblick över situationen och sedan han övertygat sig om att ingen omedelbar fara var för handen återvänt till sin hytt och upprepat försöket att finna väskan vilket nu lyckades.Därefter skyndat till STB båt som redan höll på att firas och övertagit befälet i denna. På särskilda frågor berättat: Nästan vindstilla och stjärnklart med moderat dyning vid torpederingen. Fartyget gått fullt upplyst med full ljusstyrka på lanternorna, men namn och nationalitetsmärkena på sidorna var inte belysta. Däremot var en stor vertikal målad svensk träflagga på poophustaket belyst från båda sidor med strålkastare, en 200 watts på var sida. Rak kurs hållits och farten var 12 knop.Kursen WSW, magnetiskt. Inga flygplan siktats varken dagarna före eller efter olyckan. Måste ha varit en ubåt. ett övervattensfartyg, t.ex en s.k. sea-raider,på ca 10000 ton, utan camouflage hade bort kunnat observeras på ett avstånd av ca 1000 meter. Radion ej använts för sändning under resan. Ingen artillerield hörts. Vid den andra explosionen, som inträffade ca 15 minuter efter den första, steg en enorm vatten- och rökpelare upp i masthöjd, förmodligen på Venezias BB-sida. I samma ögonblick som fartyget sjönk ,iakttogs en del ljusfenomen vilka dock kunde härledas från flottar el.dyl. Befh uppgift om positionen grundats på samma dags förmiddag företagna astronomiska observationer samt därefter seglad kurs och distans.

Ie styrman Frankner: Vakt på bryggan vid första explosionen.Genast givit livbåtsalarm och beordrat rorsman att klargöra båtarna.Vädret gott med svag sydlig vind och dyning. Stjärnklart. Ingen måne. Livbåtarna hängt utsvängda, klara att firas. Första explosionen troligen inträffat på STB sida, explosion nr 2 inträffat 5 minuter senare midskepps. Kan inte uttala sig om på vilken sida. Inga nödsignaler utsänts i radio.

VENEZIA 21.6.43

Inga andra meddelanden än nyheter mottagits i radion under resan. Vanlig vakthållning ägt rum vid radion men inga varningar för ubåtar eller s.k sea raiders hörts. Rak kurs hållits, ingen zigzagging. Ingetljus iakttagits och inget ljud från diesel- eller andra motorer hörts från det anfallande fartyget. Måste ha varit en ubåt.

Chiefen Olsson: Vid explosionen suttit i mässen. Sedan han hört att maskinen stoppat, gått ner i sin hytt , hämtat ett par skor och sedan gått till sin livbåt. Vid den andra explosionen, som kom 6-7 minuter efter den första, var han i livbåten ca 200 meter från fartyget och han ansåg att explosionen inträffat på BB-sidan. Inget ljus eller ljud obs. från det anfallande fartyget. Enligt hans uppfattning gått högst 8 minuter från första explosionen och till det fartyget sjönk. Sannolikt torpedering. Alla livbåtsmanövrar gått lugnt och sansat till väga. Senaste livbåtsövning hållits den 18.6 vid Bahia.

Maskinassistent Westerlund: Vaktbefäl i maskin vid torpederingen. På eget initiativ stoppat maskinen vid den första explosionen och sprungit upp på däck. Den andra explosionen inträffat 7-8 minuter efter den första, sannolikt på BB-sidan midskepps. Sannolikt torpedering.

Matros Olof E.Johanson: Vaktman på däck. Stått utkik, mem var vid en första explosionen akter för att purra ut den nya vakten. Ie styrman tillfälligt övertagit utkiken. Efter explosionen och livbåtslarmet satt på sig sin livväst och gått till BB båt. Explosion nr 2 inträffat om BB cirka 8-10 minuter senare.

Matros Erik Jönsson: Till rors . Efter första explosionen tagit på sig ett livbälte och gått till BB båt. Vacker,stjärnklar varm kväll. God sikt. Explosion nr 2 inträffat om Bb 5-10 minuter efter den första.

Befh : Bett att få ändrat i sin rapport uttrycket " I samma ögonblick som fartyget sjönk", ersättes med " vid den tidpunkt fartyget med sannolikhet kan anses hava sjunkit." Att utkiken, Olof Ewald Johansson, vid första explosionen befann sig akterut för att purra fria vakten, varför Ie styrman tillfälligtvis avlöst honom. Att 3 man av däcksmanskapet vid tillfället varit sjuka och ur stånd att tjänstgöra. Att Venezia ej följt ngn förutbestämd eller rekommenderad route utan framfördes helt enligt befh anvisningar. Lasten utgjorts huvudsakligen av kakaobönor,kakaosmör och tobak. Lasten ägdes till större delen av Svenska staten och var destinerad till Buenos Aires för omlastning till svenskt lejdfartyg. Alla visat lugn och besinning vid sjösättandet av båtarna, som gått på ett snabbt och i övrigt tillfredsställande sätt.

((Befh ansett att en Searaider bort kunna observeras på 1000 meters håll Motsvarande siffror för Ie styrman 100 meter, matros Johansson 50-75 meters håll, matros Jönsson 50 meters håll.))

VENEZIA 21.6.43

Crew list

Befh Karl Bernhard Hansson, Mölndal, f- 98 22.10.98 (15.5.42) (se historiken sid 11-12)
Ie styrman Lars Axel Frankner, Göteborg, f-07 (29.6.39)
2e styrman Walter Einar Einarsson, Göteborg, 31 år
3e styrman Bengt Allan Johansson, 29 år
Chief Olof Olsson, Hälsingborg, 59 år (Juni 39)
Ie maskinist Karl Einar Andersson, Sundsvall, 47 år
Maskinassistent (2e mask.) Philip Linus Westerlund, Ekeby, f-96 (20.5.39)
Timmerman Josef Beril Johansson, 28 år
Båtsman Douglas Aron Henry Lewin, Skönsmo, 47 år
Matros Hjalmar Henry Svensson, Mörrum, 48 år
Matros Arie Zwanenburg, 28 år (Holländare)
Matros Sven Erik Jönsson, Gtbg, f -11 (6.1.43)
Matros Werner Valfrid Nilsson, 25 år
Lättmatros Kurt Ingvald Sjöberg, 21 år
Lättmatros Olof Ewald Johansson, Morlanda, f- 20 (6.4.43)
Elektriker Karl Gunnar Olsson, Orust, 27 år
Motorman Lars Einar Larsen, Köpenhamn, 37 år
Motorman Stig Folke Brland Danielsson, 22 år
Motorman Fritz Ewald Lind, 28 år
Motorman Gunnar Henry Larsson, Gtbg, 30 år
Stuert Karl Martin Svensson, Vimmerby, 35 år
Ie kock Hakon Isak Wallberg, 28 år
2e kock Sven Gunnar Petterson, 29 år
Salongsuppassare Jens Erik Kristensen, 21 år (Dansk)
Mässuppassare Albert Birger Johansson, 48 år

Konsulatspassagerare (kock): Gunnar V.Isaksson, 30 år (Se sid 9)
-"- (motorman): Sven Valdemar Jönsson, 42 år (se sid 9)
Rio de Janeiro 30.6.43

Förtroligt brev UD till dir. Heden, Sv.Lloyd 25.6.43

Broder,

Härmed får jag meddela, att UD denna dag från beskickningen i Rio de Janeiro mottagit ett telegram av innehåll, att ms Venezia förolyckats eft. torpedering den 21 innevarande månad, Kl 18.20 c:a 250 sjömil SO om Rio de Janeiro. I telegrammet upplyses vidare att fartyget torpederats utan varning samt att hela besättningen - som vore oskadad - f.n. befunne sig i Rio de Janeiro, dit ett Brittiskt fartyg bogserat Venezias livbåtar, vilka anträffats 2 dygn efter olyckan. Så snart ytterligare upplysningar ingå, kommer Du att u-rättas. Jag beder Dig mottaga och till direktör Bökman framföra mitt varmaste deltagande med anledning av den svåra förlust som ånyo drabbat Sv Lloyd.

Din tillgivne J.Setterwall

VENEZIA 21.6.43

Förtroligt brev UD till dir.Heden,Sv.Lloyd, 28.6.43

Broder,

Rörande Venezias förolyckande beder jag härmed få - för förtrolig kännedom - meddela vissa ytterligare, från beskickningen i Rio erhållna upplysningar i saken.

Enligt vad beskickningen sålunda inberättat hade Venezia varit fullt upplyst och särskild belysning av flaggan hade anordnats. Fartyget hade icke avgivit nödsignal, icke begagnat radio och icke gått i sicksack. Över huvud hade ingen annan manöver företagits än att maskin stoppats. Det attackerande fartyget hade icke iakttagits,men förmodades vara en ubåt. Tvenne torpeder hade observerats. Den första hade träffat förskeppet,vrvid livbåtarna sjösatta.Efter förloppet av 15 minuter hade yttterligare en torped träffat fartyget ,denna gång midskepps,varefter fartyget sjunkit. Den 23 innevarande månad hade besättningen bärgats av Brittiska Kaipara omkring 35 sjömil norr om olycksplatsen. Kaipara hade varit destinerad till Afrika och hade anlöpt Rio enbart för att landsätta de skeppsbrutna.Dessa anlände till Rio den 24 innevarande månad klockan fem e.m. Särskilt med hänsyn till den rådande risken för anfall av ubåtar hade Kaiparas uppträdande varit synnerligen berömvärt. Hela Venezias besättning vore frisk. Intet hade kunnat bärgas vid olyckan utom några "ekonomiska handlingar." Sjöförklaring komme snarast att avgivas. Jag får tillägga tt jag telegrafiskt anmodat beskickningen i London att till Brittiska regeringen samt rederiet för ms Kaipara framföra Svenska regeringens varma tack för det bistånd som lämnats Venezias besättning.

Din tillgivne
J.Setterwall

KK memorial 5.10.43 (Sjöförkl. inkom KK 2.9.43)

Venezia har av allt att döma sänkts av undervattenstorpeder.Fartyget framfördes vid tillfället med tända lanternor och hade dessutom en stor svensk flagga,förfärdigad av trä, belyst av tvenne 200-watts reflektorer.

Ex officio Bo Bergström

UDHP80c 3519

Ch.telegram till UD från Riobeskickningen 24.6.43 23.55

124 Venezia torpederats utan varning 21 juni brasiliansk tid 18.20 ungefär 250 sjömil SO Rio .Hela besättningen oskadad räddad, nu i Rio. Livbåt nämligen efter 2 dygn tagna släp engelskt fartyg som hitfördedem.=Weidel

Dito till UD från beskickningen i Washington 25.6 -19.09

539 state department meddela förtroligt att venezia sänkts 21 juni position

VENEZIA 21.6.43

25,50 syd 23,38 väst. Samtliga ombv räddade av brittiskt fartyg och landsatta i Rio.Navy hemställer att nyheten t,v ej utsläppes= Boström

Ch.telegram Rio till UD 2.7.43 kl 17.25

132 morgonen efter Venezias sänkning blev ett amerikanskt tankfartyg i ballastpå väg norrut torpederat 80 sjömil från Rio,troligen av samma ubåt. Torpeden träffade förut och fartyget kunde återvända hit. U.S.Embassy informs uboat sighted 40 miles from Rio . So far tror dock ej fråga om koncentrerad styrka,endast en, högst två, ubåtar i närliggande farvatten=Weidel

Brev till Ud från Rio-beskickningen 2.7.43 (Med kurir)

...Åtgärder ha vidtagits för att få besättn. hemsänd å lejdfartygen Bali och Danaholm.Innan engelska ms Kaipara, som var på resa Rio-Freetown,och inkom hit, åter avseglade fick jag tillfälle att tala med dess befh Georg Philip Parkinson, och framförde då till honom mitt tack för den storartade räddningsbragd han utfört. Jag bifogar en rapport från marinattachén vid beskickningen. Jag har till härvarande Brittiske ambassadör, sir Noel Charles, framför Svenska regeringens tack för det utomordentliga bistånd som Kaipara lämnat Venezias besättning. Weidel

Marinattachén i Rio, brev till UD ,Rio 28.6.43

Torsdag 24.6.43 kl 16.40 erhöll jag ett telefonmeddelande från US Embassy Shipping Control, varvid omnämndes att ett engelskt fartyg var på ingående till Rio, bogserande 2 livbåtar tillhörande ms Venezia som torpederats utanför den Brasilianska kusten. Man kunde då inte med visshet säga om alla voro räddade från Venezia.Jag tillfrågades om jag ville medfölja personal från Shipping Control ut till det engelska fartyget,vilket jag tacksamt accepterade. Kl 17 avreste jag från US Embassy tillsammans med representanter för Shipping Control och en engelsk marinläkare till hamnen, där en bogserbåt förde oss ut till ms Kaipara.Vid ombordkomsten sammanträffade jag först med Kaiparas befh, kapten George Philip Parkinson, som i korthet relaterade händelseförloppet,samt med Venezias befh,kapten Karl Bernhard Karlsson,som redogjorde för torpederingen. Kapten Parkinson avtackades av mig för den synnerligen förnämligt utförda räddningen av de skeppsbrutna i farvatten där ubåtar kunde antagas operera. Han omtalade att Kaiparas destionation var Freetown, men att han ansett det lämpligast att landsätta Venezias folk i Rio enär de voro utan kläder och det ej fanns tillräckligt förläggningsutrymme å Kaipara,oaktat en sådan avvikelse från routen skulle medföra ca 3 dygns försening. Kapten Parkinsom erbjöd sig frivilligt att hysa Venezias besättning ombord å Kaipara under natten, vilket förslag tacksamt accepterades. American Shipping Control igångsatt undersökning beträffande olyckan,huvudsakligast innebärande tidsuppgifter,

VENEZIA 21.6.43

positionsuppgifter etc. Sedan kapten Hansson utfrågats,lämnade jag Kaipara för rapportering till beskickningen. Innan jag lämnade Kaipara undersökte marinläkaren en av Venezias besättn.män som hade en handskada vilken inträffat före torpederingen.Sjukbesök uppsköts till påföljande dag. Ombord på Kaipara har svenskarna blivit bemötta på ett enastående välvilligt sätt och bl.a. erhållit kläder mm. På morgonen 25.6 mötte jag tillsammans med en konsulatsrepresentant å Praca Maua Venezias besättning då den landsattes Trots svårigheter med fullbelagda hotell etc erhöll besättningen tjänlig inkvartering dels å hotell, dels å engelska Sailors Home ,varjämte envar erhöll möjlighet att snarast anskaffa kläder mm Beträffande räddningen av besättn. torde det vara uppenbart att ms Kaiparas befh utfört en snabb och skicklig manöver för upptagnadet av de skeppsbrutna.Enbart det förhållandet att Kaipara måste stoppa tvenne gånger i farvatten där det kunde förutsättas att ubåtar eller searaiders opererade i omedelbar närhet,torde väl motivera att befh erhåller officiellt erkännande i någon form eller nådevedermäle. Rio de Janeiro 28.6.43

O.Lilienberg
Kommendörkapten

Brev til UD om ubåtsbekämpningen från Rio beskickningen 9.7.43

I samband med Venezias torpedering 21.6 har frågan om ubåtsfaran och dess bekämpande i Brasilianska kustfarvatten fått förnyad aktualitet. Ett halvt dussin handelsfartyg lära ha sänkts efter Venezia i närheten av Santos och Rio de Janeiro. Man har omedelbart satt igång en intensifiering av ubåtsjakten och Brasilianska flottan o flygvapnet har numera på ett effektivt sätt börjat samarbeta med de här i landet förlagda allierade militärförbanden. Såsom tidigare framhållits är det amerikanarna som sitta i centrum och ge order. Inom härvarande allierade kretsar synes man vara mycket förhoppningsfull om resultatet,främst p.g. av den nyaste uppfinningen ifråga om sound-detectors, vilka även lära kunna installeras i flygplan och som påstås väsentligt ökat möjligheterna att lokalisera ubåtar.Stor betydelse tillmätes även en ny typ av mycket snabba s.k escort destroyers som för närvarande byggas i USA, och varav en del nu skulle vara färdiga att operera i Brasilianska farvatten. Framtiden får utvisa i vad mån den anförda optimismen är berättigad eller ej.

Gustaf Weidel

SKNEIII 265 Kaiparas befh om räddningen

SKN:s förfrågan till Wm.W.Wilson & Co i NewCastle våren 44 om vad det blev av Venezias livbåtar besvarades av Wilsons 23,3.44 med följande brevkopia = brev från Kapiaras befh till sitt rederis agent i London , messrs .

forts

VENEZIA 21.6 .43

Trinder,Anderson & Co ,Cunard House, 88 Leadenhall Street, London EC3 :

Rio de Janeiro 25th June 1943

Dear Sirs,

At 3.27 p.m. on 23d June 1943 the lookout reported an object on the horizon,one point before the STB beam. On looking through the glasses Iobserved what appeared to me to be the red sails of a lifeboat about 5 miles away and ecided to investigate. Shortly after altering courseI spotted another lifeboat 3-4 miles distant from the first. At 3.50 p.m I stopped the ship and 10 minutes later rescued 14 men and the ship's dogfrom the first lifeboat.At 4.48 I closed the second lifeboat and at 5 p.m. rescued a further 13 persons.These survivors were each given a tot of Rum, followed by tea and sandwiches. On interviewing the captain he said his ship had been torpedoed wothout warning 2 days previously in a position in aposition 35 miles from where we picked them up. There were no causalties and the complete crew of 27 were now aboard this ship. The 2 lifeboats,which were fast alongside, looked in such excellent condition that I decided to tow them astern,instead of sinking them by gun-fire,and gave orders to make them fast with a $3\frac{1}{2}$ " rope and one on each quarter,in the hopes that they might survive the tow to port. The rescued crew consisted of 23 swedes, 2 danes, 1 finn and 1 dutch. As there might possibly have been one or two nazis amongst them,I decided to make for the nearest port,and at once altered course for Rio de Janeiro , 280 miles away. The survivors were poorly clad and wet through.We gave them what clothes we had to spare.Officers and engineers cabins were doubled up and the rest of the crew slept in the gunner's quarters, some in the bunks and some on deck,mattresses being supplied from the steward's stores. At 3.30 p.m. 24th june we arrived in Rio habour,and were boarded by several American officers (naval), including the swedish naval attaché .These officers questioned each survivor individually which took a matter of 3 hours.At 10.a.m on the 25th the crew of the Venezia left the ship to take up quarters arranged for them ashore. The lifeboats survived the tow and were none the worse. The value of each of them is not less than 300 pounds.In the afternoon, at the request of the swedish minister, I visited the ministry. The minister thanked me and wished me to convey his thanks to my officers for the timely assistance rendered to his countrymen. Incidentally, he also made me a present of the 2 lifeboats.These lifeboats are now inboard and stowed on no 4 hatch: they may prove useful before the voyage is completed; however, I sincerely trust they won't .

I am ,Sir,

Your obedient servant

G.P.Parkisnon

Commander

VENEZIA 21.6.43

Assurans & effekter

SKN 2.7.43 ersatt Sv.Lloyd för totalförlust 1.875.000:- kr
SKN fram till 15.4.44 betalat för effekter/instrument 17.513:40
Inga effektlistor i mappen

Hemkomster (Inkl. eget & UD)

9.7.43 lämnade Danaholm Santos och kom till Göteborg den 3.8. Ombord medföljde Venezias stuert, timmerman och matros H.Svensson. 22.7.43 avgick ms Bali från Santos med Venezias chief, Ie maskinist, maskinassistent (2e mask.) samt matros Jönsson som konsulatspassagerare. Den 5.8 prejades Bali med kanonskott av en tysk ubåt på lat N.43 - W 34 59 men tilläts fortsätta resan sedan ubåtsbefh påpekat att fartyget var 45′ur kurs. Bali kom till Göteborg kl 16 den 13.8.43 (Uppgift UD H-1594)
20.8.43 avgick Stegehom från Santos med 6000 ton kaffe,kakaosmör o.a i lasten och med Venezias 2e styrman Einrarsson och matros W.Nilsson som passagerare. Kom till Göteborg 14.9.43
Flera man erbjudits hemresa av konsulatet men vägrat,bland dem båtsman , salongs- och mässuppassarna. Matris Zwanenburg tagits omhand av det holländska konsulatet i Rio.

De 2 konsulatspassagerarna på Venezia

Sv,Lloyd i brev till SKN 30.6.43 upplyst att motorman Jönsson medföljt Venezia från Bahia som konsulatspassagerare och att kocken Isaksson medföljt Venezia som " workaways" för att söka ny hyra i Buenos Aires. SKN medgivit effektersättning även för dem.

UDHP 80c 3519 MANIFEST

SKN betalat ut i ersättning för förlorad last i två poster 29.9.43 506.673:36 och 683.735:04 = totalt 1.190.408:40 till svenska lastägar för Venezias last som bestod av :

1028 ton kakaobönor i 18000 säckar
378 ton bladtobak
230,75 ton kakaosmör i 3250 trälådor
212 ton Curicuryolja i fat
106 ton Caroafibrer
150 ton Kakao
2½ ton balsaträ
9,2 ton Cashewanötter
1,7 ton Brasilianska cigarrer
2,6 ton torrgods (dry goods)
5 ton Curicury-vax samt 2,18 ton vegetabiliskt vax.

Vänd

Venezia 21.6.43

Forts last

Hela partiet kakaosmör skulle till Sveriges Choklad & Konfektyrfafrikantförening i Stockholm, liksom 729 ton av kakaobönorna.
Cigarrerna kom från firma C:ia Charutos Danneman.
Torrgodspartiet från C:ia Progesso e Uniao da Bahia

Egna noteringar

Kaipara"sänkt"

16.7.43 rapporterade U-306, Kapitänleutnant Claus von Trotha, sig ha sänkt ms Kaipara på lat N. 13.30′- W 17 43′, men Kaipara finns inte upptagen i Lloyds förlustlistor. - U-306 sänktes med hela sin besättning , 51 man, den31.10.43 med sjunkbomber NO Azorerna av HMS jagare Whitehall och korvetten Geranium. Kaipara sjönk inte,hon blev införd i har

Venezia sänkt av U-513, F.Guggenberger

Venezia sänktes med 2 torpeder 21.6.43 på S.25 50′- W 38 38′av U-513, kapitänleutnant Friedrich Guggenberger , en ubåt som sänktes med man och allt av U.S.Airforce utanför Santos den 19.7.43, lat S.27 17′- W.47 32′, sydost Sao Francisco do Sul, med hela sin besättning, 46 man. Då Venezia träffades av den första torpeden flammade ett intensivt vitt sken upp över fördäck, vattenuppkastet spolade över bryggan och en stark lukt av kordit svepta akteröver. Befh blåste livbåtsalarm i sirenen och vakthavande 2e maskinisten stoppade omedelbart maskin utan att invänta signal från bryggan. Fartyget fick genast STB slagsida och började gå ner med förskeppet vars luckor sprängts upp. Livbåtarna hängde utsvängda med kapellen löst pålagda varför de snabbt kunde sjösättas. Många av de 27 ombv kom direkt från matbordet eftersom det var tid för kvällsmålet. 2 passagerare var de första som gick i båtarna och inom 4 minuter roddes båda båtarna bort från Venezia. Alla skeppspapper blev kvar ombord. Kl 18.16, knappt 2 minuter efter det båtarna sjösatts, inträffade den andra exploionen midskepps BB, belysningen slocknade inom några sekunder och Venezia sjönk på ettpar minuter. Inget angripande fartyg kunnat observeras. Det var stjärklart men mycket mörkt och båtarna låg kvar tills månen gått upp. Då kompletterades utrestningen från flottarna som flöt bland vrakgodset i en stor oljefläck. Det var tångt i båtarna men vädret det allra bästa med svag dyning och laber bris. Under tisdagen 22.6 mördande hetta och ingen vind. Båtarna gjorde nästan igen fart tross segel och soltält riggades upp av filtar och segelduk som skydd mot solen. De flesta hade bara shorts på sig, många var barfota,ingen hade något att skydda huvudet med. Nattens svalka kom som en lindring. Ons 23.6 kl 14.30 siktades från STB båt ett stort camouflagmålat fartyg med kanoner på backen och poopen.

VENEZIA . 21.6.43

som observerade båtarnas knallskott och raketer, och styrde ner mot dem. Medan männen i STB-båten bordade Kaipara via lejdare som kastats ut ,siktades från bryggan även BB-båten vars 23 man togs upp vid 17-tiden. - Mottagandet ombord var förstklassigt,med thé, sandwiches och ett glas Rom till varje man. - I Rio 24.6 väntade ett stort journalistuppbåd, represen tanter för flera välgörenhetsorganisationer, konsulatsfolk etc



Historik

Motorfartyg på 1593 brton byggt 1938 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 87,5 B. 12,8 Tillhörigt redAB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Sjösatt 28.3.38, döpt av direktör Elof Hedéns maka, Lev 28.6.38 Systerfartyg till Indutria ,sänkt 28.3.43. Venezia var,jämte Scandinavia, som sänktes 9.7.43, de två sista av Lloyds motorfartyg som gått i trafik mellan Nord- och Sydamerika. Shelterdäckat, med 2 storarum, 5 luckor varav nr 3 mellan brygg- och båtdäckshuset. 2 master med fällbara toppstänger. 8 st 3-tons, 2 st 5-tons bommar.) el. winschar. El ankarspel. -En 6-cyl 2-takts enkelv. Sulzer dieselmotor på 1470 ihkr. 13½ knop på last. 3 st Sulzer 2-takts hjälpmotorer på vardera 80 hkr kopplade till varsin likströms generator. (Se även Scandinavia 9.7.43) Byggd för Medelhavstraden kom Venezia i juni 40 utanför spärren i timecharter för Ministry of War transport men gick från 1941 mellan Nord- och Sydamerika. I april 42 räddade Venezia 16 överlevande från ett torpederat engelskt fartyg. Ie styrman var då Karl Hansson och befh Oscar Johansson,Gtbg. Den 24.7 42 kom kapten Johansson till Göteborg som passagerare på ms Gullmaren efter 3 år som Venezias befh. Han efterträddes av kapen Hansson. - På den resa som skulle bli Venezias näst sista räddade hon på morgonen 24.4.43 WSW Bermuda 95 passagerare och besättn.män från Grace Lines 10.000-tonnare Santa Catalina av N.Y. som

VENEZIA 21.6.43

som torpederats och sänkt på resa till Bushre, Mellanöstern med en krigsmateriallast värd 40 miljoner dollars. (Tanks, flygplan, gummi, ammunition) Två amerikanska plan som började kretsa över Venezia dirigerade henne till de skeppsbrutna som drev omkring på 4 flottar och i 2 båtar. Alla 95 togs upp och landsattes i San Juan, Puerto Rico. För denna bragd tilldelades kapten Hansson av KK 1944 års belöning ur Emilie Robins fond. (Se även Camelia 29.12 43) Venezia hade ett par dygns resa till San Juan och med 95 extra ombord blev det en hel del problem även om fartyget nyssprovianterat i NY. Kapten Hansson fyllde 60 år den 22.10. 58 som befh på Lloyds m/t Titania på 11785 brton, B. 53 i Gtbg.

1)

ARNOLD BRATT 22.6.43

BEAUFIGHTERATTACK MOT FYRA SVENSKA FARTYG I TYSK ROTTERDAMKONVOJ.

Journal

Fre 11.6.43 avgått Luleå med last av järnmalm destinerad till Holtenau för order. Djupg F.17′2″ - A. 17′2″

Ons 16.6 kl 14.40-15.55 slussat i Holtenau.Fått order gå till Rotterdam. Kl 24 lagt fast i pålverket i Brunsbüttel Binnenhafen.

Tors 17.6 Legat i väntan på konvoj.

Fre 18.6 18.55 fått lots ombord med order att avgå till Altenbruch redd. Lagt loss och avgått. Ankrat 21.45 på Altenbruch redd. Fått order 22.15 att avvakta vidare order om agvgång.

Sön 20.6 kl 15.15 en marinbåt lämnat order att fartyget skall befinna sig i Cuxhaven kl 10 måndag f.m för avgång i konvoj till Rotterdam.

Mån 21.6 09.30 hivat upp och avgått under lots ledning. Kl 09.45 fått eskort officer och signalmatros ombord i Cuxhaven samt spärrballong med tre marinsoldater för dess handhavande. Kl 11.30 lämnat flodlotsen på Elbe och fortsatt i konvoj under eskortofficerens anvisningar.

Tis 22.6 kl 17.15 i höjd med Schevenningen anfölls konvojen av 45 flygplan vilka fällde torpeder och bomber och besköt fartygen med mindre kanoner. Genom häftiga girar undgicks 5 st mot fartyget riktade torpeder.Svåra skakningar uppstod i skrovet då bomber exploderade i närheten.Inga skador kunnat upptäckas och rännstenaraa befanns vid pejling torra. Eventuella skador under vattexnlinjen får en besiktning i docka avgöra. Kl 22.30 fått hamnlots. 23.30 förtöjt i Maashaven i Rotterdam.

Knut Rinner
1e styrman

Rotterdam 23.6.43
Svante E.Persson
Befh

Maskindagboken

Tis 22.6 kl 17.15 utsattes konvojen för ett häftigt bomb-& torpedanfall av 45 st flygplan.En mängd bomber exploderade intill fartyget varvid häftiga skakningar kändes i skrovet,Starka vibrationer märktes i huvudmaskineriet.

Fre 2.7 på resa till Stockholm. Hylsan läcker. Tryckt in 20 liter olja innan avgången från Rotterdam.- Vid full fart kl 20.44 började lågtrycks pistongbox läcka avsevärt.Packningsglanden drogs omedelbart,men det visade sig efter några minuter att stången började gå varm ,varför glanden åter måste lossas.Det blev allt svårare att hålla vacuum.Förmodligen har LT-pistingstång eller oackningsgland skadads vid bombanfallet 22.6

A.Björklund
Övermaskinist

O.Frost
Maskinist

ss Arnold Bratt 10.7.43
Svante E.Persson
Befh

ARNOLD BRATT 22.6.43

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger 22.7.43 besiktigat Arnold Bratt i docka vid Eriksbergs varv i Göteborg. Fartyget utdockades 26.7 kl 06 och lämnade varvet 30.7.

Bordläggningen: STB & BB slingerkölar upptryckta på 10 resp. 15 meters längd. Måste losstagas och riktas.

Akterpiken: I pikskottet 74 läckande naglar,16 meter läckande växlar och 6 läckande fyllningar. 124 lösa naglar i bottenstockar och brickor losshuggas och omnitas.

Maskin: Propelleraxeln drages för besiktning och utskjutes åter. Hylsan tryckprovas. Ny talg till propellern. Cederwallsboxen reparreras med nya bultar & packningar. Hela axelledningen och vevaxeln uppriktas med brytning av alla kopplingar och justering av alla lager,varjämte vevaxeln indikeras. Lågtrycksmaskinen uppriktas och stång- & tvärstyckena samt vevstaken tas iland för undersökning.Gejdeplan,gejderskor och Linjaler plantagas samt hyvlas. Fundamentsbultarna dragas liksom bultarna för kolonnerna på topp & botten varjämte 4 sprängda bultar förnyas. Slitplåtarna på stäven planas. Mjukjärn insättes å stäven istf förlorade zinktackor jämte nya bultar för samma. Kostnad 8775:-

---

Assurans

SKN 31.1.44 betalat 10.918:52 till SÅAF för skador & kostnader.

Egna noteringar

INGA FARTYG TRÄFFADES, 7 PLAN NERSKJUTNA

Det var Beaufighters ur Coastal Commands North Coates Wing No 143 Squadron som i solsken och klar sikt anföll konvojen den 22.6.43. Konvojen bestod av de svenska ångarna Arnold Bratt, Mona,Massilia och Graculus,samtliga med spärrballonger, eskorterade av 6 förpostbåtar och föregångna av 3 minsvepare. Torpedbanor gick kors och tvärs genom konvojen och bomber exploderade runt om fartygen men inget av de 13 fartygen träffades, beroende på hårda undangirar beordrade av respektive fartygs begleitungsofficerere. (Se foto i Chas Bowyers bok "Coastal Command at War 1939-45" sid 85)

OKW gibt bekannt 23,6:

"In den nachmittagsstunden des 22 juni griff im Seegebiet von Schevenningen ein starker Verband Britischer Bomben- und Torpedoflieger ein Deutsches Geleit erfolglos ab. Sicherungsfahzeuge und Bordflak der Handelsschiffe schossen 7 der angreifenden Flugzeuge ab. Das Geleit ist vollzählig in seinem Bestimmungshafen eingelaufen."

ARNOLD BRATT 22.6.43

Historik

Lastångare på 1475 brtonbyggd 1925 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål. L. 75 B. 11,6 Tillhörig ÅNGF.AB Adolf (G.A.Bratt) i Göteborg.Inköpt jan -25 från varvet efter att ha sjösatts som spekukationsbygge den 23.12.24 och spantrestes som nödhjälpsarbete sommaren 1924. Traditionell tramptyp med. 725 ihkr triplemaskin av Lindholmens tillverkning. 2390 ton dw.Arnold Bratt var ett tursamt fartyg utan andra krigshaverier än flygattacken 22.6.43 och även ifråga om civilhaverier lyser hon med sin frånvaro i annalerna. I jan 49 dödsstörtade eldaren Karl Werner Blom,Norrköping,53 år ,i skanstrapnna i fyllan och villan. Och den 18.5.53 på ingående mot Göteborg med. last av 2065 ton kol från Newcastle kolliderade Arnold Bratt i tät tjocka mellan Böttö fyr och Gävleskär med utgående brittiska fiskeribevakningsfartyget H.M.S.Coquette på 975 deplton som varit på 4 dagars inofficiellet besök i Göteborg. Coquette fick 8 meter av sin STB-sida uppriven över vattenlinjen och Arnold Bratt stäven krökt och ett 4 meters hål i BB bog. Befh Osborne Aspenberg var vid kollisionen just nere i sin hytt för att sätta på sig en rock. Båda fartygen gick tillbaka till Göteborg för översyn. Amiralitetsdomstolen i London fann i jan 1955 Coquette till 3/4-delar skyldig till kollisionen genom för hög fart. - I juni 1961 såldes Arnold Bratt för 290.000 kr till C:ia de Navigacion San Mauritzio i Panama och utgick ur handelsflottan med namnet Marguerite.

Tillägg: På resa Gävle-Holtenau med malmlast ,befh Sigfrid Andersson, fick Arnold Bratt den 18.1.42 kl 08.13 grundkänning på ett tyskt vrak utanför Segerstads fyr på Öland, lat N 56 16,7′- long O.16 34′, varvid tank I vatten fylldes och hon blev läck i tank 6 & 7. Kom 19.1 till Malmö för dykarundersökning. Fått sjövärdighetsbevis fullfölja resan med malmlasten samt åter till svenskt varv. Reparerades vid Eriksbregs varv 5.5-1.6.42 för 57325:- (SKN EIII 227)

Ytterligare detaljer om flyganfallet

Chris Ashworth:"RAF Coastal Command 1936-1969! (London 1992):

The first opeational use of the new 3″ rocket projectiles (RP:d)from a Beaufighter was made during a detachment by No 236 Squadron to Prednack,Cornwall for antpsubmarine work, but by mid-june 1943 all the oilots of both anti-flak units in the North Coates Wing were practised in its use and were ready to try it operationally. On 22.6.43 the whole Wing set off to attack a convoy of 5 Swedish vessels escorted by 7 german Flak-ships and 5 minesweepers.The force cinsisted of 12 Beaufighters of No 143 and 10 of No 236,all carrying 4 cannons and 8 60-lb rockets , 12 "Torbeaus" of No 254 Squadron,each armed with cannon and an 18″ torpedo ,and an escort of 3 Spifire and 2 Typhoon

ARNOLD BRATT 22.6.43

squadrons. The attack was made off Schevenningen, 176 rockets being fired in the face of light and inaccurate Flak, butunfortunatelt tbe defenders hadrecovered from their surprise by the time No 254 Squadron were running in for torpedo drops. 2 Baeufighters were shot down and 4 more were hit, 3 of which crashlanded on return to base, None of the torpedoes struck home and only 2 ships were hit by rockets andslightly damaged.It was not a very successful RP-debut..... The 9 strikes which had been flown since 18.4.43 had resulted in very few sinkings ,and the AOC-in-C and his advisors considered them a very poor return for the effort expended andthe losses experienced.

2)

MONA 22.6.43

45 BEAUFIGHTERS MOT 4 SVENSKA FARTYG I ROTTERDAMKONVOJ - MONA OSKADAD GIRADE UNDAN TRE FLYGTORPEDER

Journalutdrag.

Tis 15.6.43 kl 16 avgått från Gävle med full last av malm destinerad till Holtenau för order.

Lör 19.6 kl 17.20 anlänt till Holtenau och beordrats fortsätta till Rotterdam för lossning.

Sön 20.6 kl 04 anlänt och förtöjt i Binnenhafen innanför slussen i Brunsbüttel inväntande order om avgång i konvoj.Kl 17 erhållot order avgå till Altenbruch redd för att där invänta order om konvojens avgång. 21.30 erhållit order att fortsätta måndag morgon. Fått spärrballong med tre ballonggastar ombord .

Mån 21.6 Fått BO och signalmatros ombord,lättat 08.45 och avgått samt anslutit till konvoj. Kl 16.43 exploderade en mina i närheten av fartyget varvid våldsamma skakningar av fartyget förekom.

Tis 22.6 kl 03.26 exploderade en mina i närheten av fartyget som skakades våldsamt. Kl 17.10 anfölls konvojen av eb flygstyrka på 50 plan,bestående av torpedplan, bombplan coh jaktplan. 2 torpeder fälldes mot fartyget men träffar undveks genom attfartyget girade hårt STB varvid torpederna passerade på ungefär 8 meters avstånd från fartygssidan.En annan torped, som fällts mot ett annat fartyg i konvojen,passerad på c:a 4 meters avstånd om BB.Sprängbomber fälldes runt fartyget,vars explosioner förorsakade våldsamma skakningar. Häftigt maskingevärseld riktades mot alla fartygen i konvojen.Kl 17.20 var anfallet över. 7 av de anfallade planen nedsköts av eskortfartygen. Två av dem exploderade i luften, 4 störtade brinnande. Kl 21.15 fått lots vid Hook van Holland.Ankrat utanför Waalhaven i Rotterdam för att invänta hamnlots som erhölls kl 23.30 varefter ankaret lättat och fartyget gått in mot hamnen.

Ons 23.6 kl 01.30 anlänt och förtöjt i Maashaven.Vid undersökning har inga skador kunnat upptäckas efter gårdagens flyganfall.

Daniel Johansson 1e styrman — Ture Eklund 2e styrman — Rotterdam 25.6 43 Ebbe Sjöberg Befh

(Insänt av red AB Alfa i Hälsingborg till SKN 5.7.43)

Eget

Anfallet

För detaljer om anfallet se Arnold Bratt 22,6.43/1).

Inga skador

SKN noterat i blyerts på mappen:"Inga skador enligt Mälaren 25.9.45."
(Avfört på SKN 24.11.45)

MONA 22.6.43

Besiktning förordad

SKN skrev 6.7.43 till rederiet och förordade besiktning av Mona. Rederiet svarade 8.7 att "Mona idag avgår från Stockholm till Luleå varför besiktning får anstå till nästa gång fartyget kommer tillbaka till svensk hamn." Den 7.8.43 skrev federiet till SKN att Mona 8.8 skall loasa i Stockvik i Sundsvallsditstkiktet. Förstden 21.4.44 blev det av att docka Mona vid Hälsingborgs varv för besiktning. Ingeniör Sten Haeger skulle infinna sig för SKN:s räkning. Något besiktningsprotokoll finns inte i mappen. (Se sid 1 nederst)

HISTORIK Eget

Se Mona 5.8.42 (Flygattack)

Övriga krigshaverier:

11.12 42 minskakning
11.3.43 -"-
6.7.44 flygattack

3) MASILIA 22.6.43

45 BEAUFIGHTERS MOT 4 SVENSKA FARTYG I ROTTERDAMKONVOJ - SPRIDDA TRÄFFAR PÅ MASILIA SOM GIRAT UNDAN FLYGTORPEDERNA.

Journalutdrag.

Tis 8.6.43 kl 16.10 avgått Luleå destinerad till Rotterdam med malmlast.
Djupg. F 18′- A.18′3″

Tis 22.6 Kl 17.15 flygangrepp. 45 plan,varav 36 bomb- och jaktplan samt 9 torpedplan,angerp konvojen i tre vågor och fällde hoptals med bomber samt besköt fartygen med kulsprutor och maskinkanoner samt fällde torpeder. Genom hårda girar undgick fartyget att träffas av torpederna. Bomberna föll tätt intill fartygssidan. Anfallet varade 17.15 till 17.30. Ingen människa ombord skadades,pejlat efter angreppet och fartyget befunnits tätt. En projektil slog igenom brädgången på STB-sidan av undre bryggan,fortsatte genom ett bordsben och slog en buckla i aktre brädgångsplåten. En annan projektil slog en buckla i skorstenen ovanför vesselpipan och en tredje krossade en glasventil om BB på undre bryggan. Anlänt till Rotterdam kl 21.30 och ankrat på floden utanför Waalhaven.

Ons 23.6 börjat lossningen av malmlasten kl 14. Vid lossningens början upptäcktes att akterstöttan om BB i 4ans underrum sprungit av Skadan torde ha uppstått vid bombexplosionerna i omedelbar närhet av fartygssida

Erik G.Eriksson 1e styrman — Lennart Näsström 2e styrman — Rotterdam 25.6.43 K.A.I.Sjöstrand Befh

(Detaljer om Anfallet se Arnold Bratt 22.6.43)

Report of survey

Ch.Lübcke, utsedd av der Befehlshaber der Wehrmacht,Abt. Marine in Hilversum samt O.A.Kuypers för J.H.Meyer & de Jong i Rotterdam besiktigat Masilia i Rotterdam 24.6.43.

Följande skador reparerats för Fl 438:- under lossningen i Rotterdam:
Ett 14′′portlight på undre bryggan fåttnyttglas och återinsatts.
Hål i skorstenen svetsats.
Hål i brädgången på bryggan svetsats och plåten riktats.
En kåpa påsvetsats en rumsstötta av 10′′stålrör i rum 3.
Dessutom reparerades för FL 560 ankarspelet som skadats 13.6 då Masilia i hård vind och grov sjö till ankars vid Gjedser stampat i sjön med stora påfrestningar på kättingarna.

Assurans

SKN 10.11.43 ersatt rederiet med 1052:29 = Fl 404:67 för rep. i Rotterdam och 150 kr för besiktningen.

Livbåtsskador upptäckta 1944

Mån 3.4.44 vid livbåtsövning på Holtenau redd observerades att BB-sidan på

MASILIA 22.6.43

på STB livbåt var intryckt,översta bordet spräckt och borden vid förstäven loss från stäven. Dessutom upptäcktes att socklarna till motorbåtens dävertar blivit spräckta. Ävenså befanns hela båtdäcket pch poopdäcket läcka om STB. I lämpare Åke Hellkvists hytt hade oljeblandat vatten förstört dex en del kläder. Med all sannolikhet har skadorna uppstått vid dethårda flygangreppet den 22.6.43. Anlänt till Emden 6.4 och förtöjt 09.25.

(Utdraget insänt till SKN av redereit Gtbg 22.4.44)

SKN-notering i blyerts: " Dessa skador kunna absolut icke ha inträffat den 22.6.43.Ringt herr Björnberg och talat om att vill Svenska Lloyd ha detta till krigshaveri,så får de hitta på något annat." 26/4-44

Oläslig signatur.

Brev till SKN från Sv.Lloyd 3.5.44

ss Masilia, haveri nr 1839.

Med anledning av herr Högströms hos Nämnden påringning den 26 april ha vi varit i förbindelse med befh å Masilia,kapten J.G.Olsson,och såväl denne som 1e styrman F.Olsson och 2e styrman E.Kristiansson vidhålla sin uppfattning att skadorna uppkommit vid flygangreppet den 22.6.43. Skadorna å STB livbåt ha med all sannolikhet uppkommit därigenom att den utsvängda båten av det mycket kraftiga lufttrycket vid bombexplosionerna intill fartygssidan pressats mot livbåtsbommen.Vi förstå att dessa skador observerats tidgare då de provisoriskt reparerats av fartygets folk. - Skadorna å motorbåtens dävertsocklar ha sannolikt även uppkommit vid de skakningar fartyget utsattes för av lufttrycket vid bombkrevaderna. Likaså skadorna å båtdäck och poopdäck,vilka skador emellertid först nu upptäcktsvid fartygets slingring samt överspolning. Fartyget har även vid senare tillfällen varit utsatt för skakningar genom minexplosioner i närheten,varvid de ovan nämnda skadorna kunna ha förvärrats, Vi ha även varit i förbindelse med kapten Sjöstrand som var befh den 22.6.43.Även han anser det sannolikt att skadorna uppkommit vid flyganfallet. 1e maskinist E.D. Smitg,som tjänstgjorde å Masilia 22.6.43 och som fortfarande tjänstgör ombord,intygar att fartygets skakningar vid bombexplosionerna voro synnerligen kraftiga.

Högaktningsfullt
Elof Heden
VD Svenska Lloyd.

SKN svarat SvenskaaLloyd 5.5.44

Då fartygetbesiktigades i Rotterdam i juni 43 och de nu ifrågavarande skadorna härvid icke observerades,synes det oss i varje fall långt från klarlagt att skadorna verkligen uppkommit den 22.6.43 ehuru det naturligtvis icke kan anses helt uteslutet. Vi skola anmoda ingeniör Haeger att besiktiga skadorna och skola sedermera tillåta oss återkomma till saken.

MASILIA 22.6.43

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger besiktigat vid Eriksbergs varv i Gtbg 19.4 och 29.4 44 för att utröna skador som uppstått vid flyganfallet 22.6.43 och minskakningar som Masilia utsattes för den 4.11.43. Haeger konstaterat att skadorna från de olika tillfällena inte kan särskiljas. Sålunde torde läckaget i däck ha uppstått 22.6.43och förvärrats 4.11.43. Masilia anlände till varvet 20.4.44 ,lå indockad 30.4-3.5 och avgick från varvet 12.5.44.
För rederiets räkning inlagts en ny minkabel mm för 9000:-
Exploisionskador juni & nov 43:
Bordläggningen: 220 naglar i botten lösa och läck, liksom 12 meter växlar Åtgärdas genom svetsning.
Tank nr 6: 2 läckande fästvinklar tätas. Tryckprovas.
Poopdäcket: Trädäcket på förkant av däckshuset vid skylight och luftrör upphugges för att komma åt läckor i järndäcket. 11 löpmeter kantplankor och 4 meter däcksplankor förnyas i furu. 80 st läckande naglar i järndäcket diktas liksom 6 meter växlar. 120 kvms takpanel i skansen förnyas och 3 nya sidoventiler insätts i skansen.
Båtdäcket STB: 250 löpmeter trädäck drives och beckas.Nya dävertstativ till motorbåten.
STB livbåt: 10 spant och 5 bord förnyas.
Reparationskostnad 6696:-

Assurans

SKN noterat,"Dessa skador äro Nämnden ovidkommande." 7.5.45 Signatur.

Eget HISTORIK

Lastångare på 1549 brton byggd 1917 vid Oscarshamns varv av stål.
L.82,5 B. 12,5 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg.
Sjösatt 3.5, lev 30.7.1917.Vid sjösättningen döptes Masilia av varvschefen Carlssons dotter Karin som läste:" Du står beredd att inom kort utbyta din stapelbädd mot vågens kalla famn.När några månhvarf hunnit se'n förflyta, för alltid lämnar du då varfvets hamn.Den önskan tag med på den långa färden, att lyckan städse vid ditt roder står,hvarhelst på hafvet ut i vida världen mot öster eller väster kosan går." - På sin provtur uppnådde hon 11 knop vid forcering. Shelterdäckad, av den s.k Angliatypen som inleddes 1914. 2620 dw 1095 ihkr triplemaskin. 2 master, 4 luckor. Gick på Medelhavslinjen fram till april 1940. Efter krigsslutet 1918 kom Masilia till Göteborg med full last av smörjolja på fat. Det fanns vid den tiden inga tankfartyg i vår handelsflotta. - Den 15.3.34 grundstötte Masilia i hela sin längd syd Kapelluddens fyrefter att på 3 timmar ha satts $4\frac{1}{2}$ naut mil ur kurs åt NW av hård SO strömsättning. Hon flottogs efter 3 dygn av Neptunbolagets Helios sedan 700 ton last läktrats. Låg sedan en månad för reparation vid Oscarshamns

MASILIA 22.6.43

varv för reparation. Redan o okt 1937 försågs på befh initiativ Masilia med neutralitetsmärken på sidorna och flaggor målade på luckorna, detta sedan befh i Spanska farvatten sett andra neutrala fartyg med skyddsmålning mot Francos kryssare och flygplan. - Den 9.4.40 låg Masilia färdiglastad i Göteborg, klar för avgång till Savona & Genua. Hon blev liggande på Brofjorden till den 20.7 då hon gick till Gtbg för lossning som var klar 29.7. - Förutom flygattacken 22.6.43 utsattes Masilia 4.11.43 för en minexplosiin i närheten och blev bombad 24.7.44 i Tysk hamn. - Den 28. 4.46 på resa Sundsvall-Valencia/Genua med last av 1660 ton massa och 300 ton aluminiumnitrat rände Masilia kl 02.46 i tjocka och mörker med hög fart långt upp på den steniga kustan utanför Alvare By vid Ölands norra udde. Alla rum vattenfylldes till i nivå med utsidan. Neptun och Herklase med läktare kom till assistans och den 304 infördes haveristen till Oscarshamns varv för torrsättning sedan hon lossats. - 2.8.50 i Hälsingborg blev 1e styrman Olaus Riis och 2 man skadade då en förtöjningswire sprang varvid Riis träffades väst i ansiktet. Alla 3 firades på bårar med lyftkran ner till ambulans på kajen och avgången appsköts för att påmönstra nytt folk. I maj 1954 såldes Masilia för 400.000 kr till August Bolten i Hamburg som samtidigt köpte Bernicia. Masilia övertogs i maj i Cuxhaven som Halleber medan Bernicia fick namnet Hunneberg. I maj 1956 återinfördes hon till svensk flagg. Monark Lines (Arnold de Champs) i Stockholm köpte för 800.000 Halleberg som fick namnet Monark - Blå skorsten med svart toppbård, befh Stig Johannes Lindström, Härnösand. Monark insattes i trafik Sverige-Skottland. Våren 1957 låg Monark vid Ekensbergs varv för klassning.

4)

GRACULUS 22.6.43

OSKADAD I ROTTERDAMKONVOJ OM 4 SVENSKA FARTYG ANFALLNA AV 45 BEAUFIGHTERS.

Journalutdrag

Tors 10.6.43 kl 19 avgått Luleå med 3340 ton järnmalm destinerad till Holtenau för order.

Tis 15.6 23.15 anlänt till Holtenau och erhållit order lossa i Rotterdam.

Ons 16.6 01.35 avgått från Holtenau och förtöjt 09.20 i Brunsbüttel i väntan på avgångsorder.

Fre 18.6 kl 18.50 erhållit lots ombord och avgått omedelbart samt erhållit en spärrballong ombord jämte 3 marinsoldater att sköta densamma. Kl 21.30 ankrat på Altenbruch redd för vidare order.

Mån 21.6 09.05 hivat upp och fortsatt i konvoj under tysk eskortofficers ledning. Kl 17 utsattes fartyget för våldsamma skakningar på grund av minsprängning.

Tis 22.6 03.25 ånyo våldsamma skakningar på grund av minsprängning föröver. Omkring kl 17.15 anfölls konvojen av ett 30-tal flygplan med bomber, torpeder och maskingevärseld. Undgått tre torpedergenom hårda girar. Någon synbar skada uppstod ej å fartyget. Kl 19.40 erhållit lotsvid Hook van Holland och 21.15 ankommit till Rotterdam.

Rotterdam 26.6.43
S.J.Linde
Befh

(Insänt av redAB Brubor i Hälsingborg till SKN 9.7.43)

Assurans

"Haveriet okänt för SÅAF.Troligen inga skador. Avfört 24.11.45)

Eget

Detaljer om anfellet

Se Arnold Bratt 22.6.43 & övriga fartyg i konvojen.

Data

Lastångare på 1941 brton byggd 1923 i Slikkerveer i Holland av Stål. (Ex Bifrost) L 81 B. 12 Tillhörig red AB Brubor (R.Brunkman) i Hälsinborg. 9.4.40 togs Graculus i norsk hamn av tyskarna med frigavs i maj 40. Ingen historik.

1. BALTIA 27.6.43

BALTIA OCH SKANDIA I ROTTERDAMKONVOJ ATTACKERAD AV 60 COASTAL COMMANDPLAN?

Journal

Sön 20.6.43 kl 05.15 avgått Oxelösund med full last av järnmalm t Rotterdam.
Fre 25.6 06.20 fått sjölots vid Brunsbüttel. Kl 10 fått BO ombord. Lämnat lotsen 10.50 vid Elbe 2 fyrskepp och fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Under dagen WNW-lig kuling med svår slingring och överspolning.7Beaufort
Lör 26.6 under natten har minsveparna bringat 3 magnetminor att explodera Vid explosionerna uppstod svåra skakningar i fartyget.Pejlat alla rännstenar och tankar vilka befunnits vara läns. Kl 02.30 fått order av ledarfartyget att vända för att gå in till Borkum och ankra där. Kl 03 slog en brottsjö in över akterdäck och slet loss rorledningstrumman om BB från poopdäck ner till akterdäck. Kl 07.30 ankrat på Borkums redd. Kl 20 då vädret förbättrats fortsatt under BO:s ledning i konvoj.
Sön 27.6 kl 15 utsattes konvojen för bombanfall av ett större förband engelska bombplan.Ett stort antal bomber fälldes i närheten av fartyget vilket vid krevaderna skakade märkbart.Pejlat tankar och rännstenar och funnit fartyget vara läns.Några märkbara skador efter bombningen har ej kunnat upptäckas. Kl 20.15 anlänt till Waalhaven i Rotterdam och förtöjt i bojar i väntan på lossningsplats.
Tis 8.7 kl 10.40 avgått från Rotterdammed lots och BO ombord. Lämnat lotsen 12.40 vid Hook van Holland och fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Efter upprepade pejlingar av barlasttankarna har konstaterats att vatten läckt från tank 2 till3ans tankar,troligen på grund av läckor orsakade av de häftiga skakningar som uppstått i fartyget 27.6 vid min ecb bombkrevaderna.
Tors 10.7 08.45 passerat Brunsbüttel och avlämnat BO och signalmatros samt m spärrballong med betjäning.
Lör 12.7 Kl 16 anlänt till Malmö.

K.Byström J.A.Lundberg Malmö 12.7.43
1e styrman Övermaskinist [signature]
Befh

Inga Skador

SÅAF låtit besiktiga Baltia i Göteborg 11.4.44 varvid Ing. Sten Haeger inte kunde upptäcka några skador från ovanstående tillfällen.

Avfört på SKN 5.4.45

SKNEIII 266 Besiktningsrapport

På anmodan av kapten N.E.Kihlbom, har u-tecknad den 14 och 15.7.43 besiktigat skada ombord i ss Baltia av Göteborg vilken skada påståtts bero på krigshändelse.Enligt journalutdraghade på resan Rotterdam-Malmö upptäckts läckage

BALTIA 27.6.43

mellan 2ans och 3ans tankar. Man hade ombord satt detta läckage i förbindelse med de häftiga skakningar i skrovet som appstått då konvojen på nerresan till Rotterdam anfölls av Brittiska bombplan och dels magnetminor sprängdes av ledarfartyget som gick strax för om Baltia. Enligt muntlig uppgift av befh uppgick läckaget till 8" per dygn.Fartyget ankände till Malmö den 11.7 och 14.7 kl 15 var fartyget loss i rum 2 varefter manhålet i tank 3 omedelbart öppnades och tanken besiktigades. Visat sig att länsröret till tank 2 BB var läck där detta rör gick genom tank 3. Rörkröken sönderrostad vid utträdet från skottet mot pannrummet så att vatten sprutade ut genom ett flertal hål på ovansidan. Befh beställde reparation vid Kockums. 2 meter galvaniserat rör förnyats liksom 2 böjningar, en fläns och ett skarvrör. Orsaken till skadan är rörets starkt förrostade tillstånd vilket ev förvärrats genom skakningarna vid bombexplosionerna då rostkakor härigenom skakts loss. Besiktningen är utförd utan prejudice och med förbehåll för sjö- och krigsassuradörernas ersättningsskyldighet.

Malmö 16.7.43

B.Ringnér

SKN ersatt beskktningsravodet 30:- till assuransdirektör N.E. Kihlbom,Malmö 30.8.43

Tysk kommuniké om anfallet. Egna noteringar

Das OKW gibt bekannt (28.6.43): " In den nachmittagsstunden des 27.6 griff ein Verband von 60 Britischen Kampf- und jagdflugzeuge ein Deutsches Geleit i Seegebiet vond Scheveningen an. Der Feindliche Verband wurde gesprengt, und 9 Flugzeuge abgeschossen. Der Geleitzug ist mit geringen beschädigungen in seinem Bestämmungshafen eingelaufen."

Tidigare krigshaveri se Baltia 13.6.43

Historik Egna noteringar

Laståangare på 1161 brton byggd 1924 vid Skiens Mek.Verksted AS i Skien av st (Ex Frans) L.67,9 B.11,2 Tillhörig Billners Red AB (A.Billner) i Göteborg. Lev juni 1924 som Frans till Trelleborgs nya Ångf AB(Jarl Malmros) i Trelleborg.Nybyggnadspris 413.600 kr. Three-islandtyp med 4 stora luckor och hinderfria däck.En mast på backen, en på akterkant av båtdäck samt en bompåle på winschplattform på förkant av bryggan och en på poopen. Frans gick på Antwerpenlinjen till dec 39 då red AB Sylvia (A.Billner) i Gtbg inköpte henne för 750.000:- och hon fick namnet Baltia. Gick sedan hela kriget på Tyskland/Holland men var en turbåt och hade inga andra registrerade krigshaverier än den 13.6 och 27.6.43. - 1815 ton dw 700 ihkr.

På resa Sandvik-Boston Lines,England med 600 stds virke på däck och i rum

BALTIA 27.6.43

fick Baltia mån 16.8.48 växande BB slagsida i kuling utanför Hanstholm och måste kapa last för att häva slagsidan så att hon kunde fortsätta resan. Bottentankarna 4 pch 5 visat sig vara sönderrostade. I jan 50 såldes hon för 400.000 kr till red AB Vänern (Erik Thun) i Lidköping och fick namnet Ann-Mari. Lör 15.1.55 på kvällen i Bremen förstördes manskapsinredningen av brand sedan berusade besättningsmän kastat cigarettfimpar omkring sig. Masnskapet var så på fyllan att polisförhör inte kunde hållas förrän den 17.1. Ann-Mari gick 20.1 till Göteborg för reparation. - I sept 1955 såldes hon för 370.000:- till Reibel AG für Spedition und Schiffahrt Hfl Plamper Und Thamer i Hamburg och fick namnet Reibel I. I jan 1961 nedskrotades hon.

2) SKANDIA 27.6.43

SKANDIA & BALTIA I ROTTERDAMKONVOJ ATTACKERAD AV 60 PLAN VID SCHEVENINGEN

Journal

Lör 19.6.43 kl 06.45 avgått från Oxelösund med 1740 ton järnmalm.
Mån 21.6 kl 18.20 vid Nübbel fått order att fortsätta till Rotterdam.
Tis 22.6 00.30 förtöjt i Binnenhafen i Brunsbüttel i väntan på konvoj till Rotterdam.
Tors 24.6 på e.m fått spärbballong och tre marinsoldater för dess handhavande ombord och order att vara klar för avgång tidigt fre morgon.
Fre 25.6 05.25 avgått från Binnenhafen och kl 09 fått Begleitofficer och en signalmatros ombord i Cuxhaven. Kl 10.40 lämnat lotsen vid Elbe 2 och fortsatt i konvoj under BO:s ledning.
Lör 26.6 under natten sprängdes 3 magnetminor genom minsveparna som föregår konvojen,varvid kraftiga skakningar uppstod i fartyget. Kl 02.30 vände konvojen och kl 07.40 ankrat på Borkums redd. Kl 20 lättat o fortsatt.
Sön 27.6 kl 0120 märktes en skakning i skrovet ,troligen orsakad av kollision med något flytande föremål. Kl 15.05 anfölls konvojen av ett stort antal torped- och bombplan och mot Skandia fälldes i låganfall ett flertal torpeder och bomber. Torpedbanorna kunde undgås genom hårda girar. Bombkrevaderna orsakade kraftiga skakning i skrovet.Fartyget utsattes även för automatkanoneld varvid en del skador uppkommo. Hittills har bl.a observerats 6 smärre bucklor om stb i bordläggning och brädgångar samt skador på båda BB luftrör till förrummet, en wirerulle, en ventil i skansen, 2ans luckpresenningar och soltältsåsen på öbre bryggan. Efter anfallet fungerade inte kondensatorpumpen i maskin,troligen på grund av någon läcka som skakaningarna orsakat. Kl 20 anlänt till Rotterdam.
Mån 28.6 anmält skadorna till assuransens ombud i Rotterdam.
Tis 29.6 Kapten A Kuipers för SÅAF kommit ombord samt en herr F.Winther som ombud för Tyska Krigsmakten,vilka besiktigat skadorna.

Joe Hallengren, 1e styrman — E.Holmkvist, 2e styrman — Rotterdam 30.6.43, Th.Arvidsson, Befh

---

Besiktningsrapport 29.6.43

F.Winther für Befehlshaber der Wehrmacht,Abt.Marine in Hilversum och A Kuipers för J.H.Meyer & de Jong, Såafs ombud i Rotterdam, besiktigat Skandia i Waalhaven i Rotterdam 29.6.43.

Skador: En projektil krossat en ventil om STB med plåt och ram.
Bucklor i 9 plåtar om STB o bordläggning & brädgång
En wirerulle skottskadad, wiren avsliten.
Skotthål i 2 luftrör om BB på fördäck.Hål i 2 presenningar
En awningspira avskjuten. Ångturbinens matarpump ur funktion och 4 st rörledningar (matar -& läns rör) skadats.

SKANDIA 27.6.43

D.van de Wetering,West Zeedijk 609,Rotterdam, under fartygets lossning- och lastning reparerat följande:
Förnyat en hyttventil, rep 2 luftrör, riktat 9 bordplåtar på plats,varvid träinredning i en hytt måste nedtagas, delvis förnyas och återuppsättas. Reparerat wirerullen och awningribban på bryggan. Förnyat 90 fathoms 1½'' stålwire. Insatt ny packning och bultar i matarpumpen till turbinen, reparerat 4 rörledningar i maskin med nya packningar,målat de berörda delarna, nymålat namnet på BB bog ochlappat 2 luckpresenningar. Kostnad FL 947:-

Hasses Skeppsfournering i Göteborg senare levererat 12 meter presenningduk för lagning av 2ans luckpresenningar. Kostnad 138:- kr

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 23.11.43 = 2726:25
SKN ersatte 20.12 43 kr 2436:46 inkl bogserbåt för förhalningar 29-30-6 i Rotterdam från Kruwal Kai till N.H.B.kaj och vidare till bojar i Waalhaven,emedan maskin ej kunde användas.
SKN noterat i blyerts:" Inga bottenskador. Inga ytterligare krav 13.3.46."

Historik Eget

Se Skandia 26.5.44

Övriga krigshaverier:

20.6.42 Bombskadad.

OKW-rapport om flyganfallet 27.6 se Baltia 27.6.